



SCHWEIZ  
ALLRAD  
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

**#01/2019**

#4x4SWITZERLAND #4x4SCHWEIZ  
#ALLRAD #SUV #CROSSOVER  
#PERFORMANCE #OFFROAD  
#OVERLANDER #TRAVEL #ROADTRIP  
#CURVES #SWISSALPS #HOMEOF4x4  
#SWITZERLAND #WELOVE4x4

// TITELSTORY:  
**41. RALLYE DAKAR  
DAS EWIGE  
ABENTEUER**



// NEWS: Ken Blocks Gymkhana 10 , Robo-Hyundai, Porsche Safari RS // FAHR-  
BERICHT: Audi e-Tron, Kia Sportage 48V, Mercedes X 350d // PEOPLE: Marc Bis-  
chofberger // REPORT: E-Autos 2019 // EVENT: GPIceRace // TRAVEL: Tajik Rally

# // INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #01 / 2019



**4-19**  
Rallye Dakar 2019



**14**

Old kid on the Block

**20**

Der Robo-Hyundai



**26**  
People: Marc Bischofberger



**36**  
Report: E-Offensiv



**44**

Land-Rover Oma

**46**

Fahrberichte: Audi e-tron, Kia Sportage 48V, Mercedes-Benz X im Schnee



**66**

GP Ice Race Zell am See



**44**

Tajik Rally

**04 TITELSTORY**  
Rallye Dakar 2019

**18 NEWS**  
Ken Block: Gymkhana 10, Hyundai UMVs, Uber, Rasende Teslas, Porsche Safari RS

**26 PEOPLE**  
SkiCross Star Marc Bischofberger

**36 REPORT**  
Autos mit E-Power 2019

**44 PEOPLE**  
Die Landy-Oma

**46 FAHRBERICHT**  
Audi e-tron, Kia Sportage 48V, Mercedes X

**60 KNOWHOW**  
Die beliebtesten Autos in der Schweiz

**62 EVENT**  
GP IceRace 2019 in Zell am See

**68 UMBAU**  
Mercedes L 309 D im Alpen-Chic

**74 TRAVEL**  
10'000 km von München nach Tadschikistan

**90 SPORT**  
Schweizer Rallye-Meister: Ivan Ballinari

**94 AUTOGRAMM**

**98 VORSCHAU/IMPRESSUM**

// DAKAR 2019 IN PERU

# SPEKTAKULÄR

Obwohl die 41. Dakar die kürzeste Rallye der Geschichte ist, haben sich die Fahrerinnen und Fahrer an den zehn Etappen im Januar die Zähne ausgebissen. In der Auto-Wertung kamen von den 100 gestarteten Fahrzeugen nur 56 im Ziel an.





Eduard Nikolaev (RUS), von KAMAZ während der 5. Etappe von Tacna nach Arequipa.

**Z**um ersten Mal fand die Rallye Dakar in nur einem einzigen Land (Peru) statt. Die nur zehn Etappen führten die Teilnehmer vorwiegend durch die peruanische Wüste und machten daraus ein Dünen-Rennen.

**AUCH WENN DIE DAKAR 2019** streckenmässig nicht so anspruchsvoll war wie in vergangenen Jahren, so wurde es vor allem sportlich zur Herausforderung. Oder mit den Worten des 2. Platzierten in der Töff-Wertung und Titelverteidiger Matthias Walkner: "Es war die beste Dakar, die ich je gefahren bin. Ich war echt am Limit, ich hätte von Anfang bis Ende keine 50 Kilometer besser fahren können." Vor ihm war

Carlos Sainz (ESP) vom X-raid Mini JCW Team während der 5. Etappe von Tacna nach Arequipa.



Sebastien Loeb (FRA) von PH Sport während der 7. Etappe von San Juan de Marcona nach San Juan de Marcona.

// **Niemals** zuvor in der Geschichte der Rallye Dakar nahmen **so viele Frauen** teil – insgesamt waren 17 Frauen am Start. //

nur noch ein anderer Biker: Toby Price. Der Sieger fuhr mit einem angebrochenen Handgelenk - und hielt durch.

**NASSER AL-ATTIYAH FUHR** seinen dritten Titel in der Kategorie Auto ein. Und das bei einer beeindruckenden Konkurrenz mit Champions wie Carlos Sainz, Stéphane Peterhansel, Sébastien Loeb oder Nani Roma. Nasser Al-Attiyah, der „Prinz der Wüste“, distanzierte sich nach und nach von seinen direkten Rivalen und gewann drei der zehn Etappen. Damit

Stephane Peterhansel (FRA) vom X-raid  
Mini JCW Team pflügt sich während der 4.  
Etappe von Arequipa nach Tacna.



Giniel de Villiers (ZAF) hilft am 4. Januar 2019 während der 4. Etappe.



Laia Sanz (ESP) des Red Bull KTM Factory-Teams, das am 13. Januar  
2019 auf der Ziellinie der Etappe 6 von Arequipa nach San Juan de  
Marcona, Peru, zu sehen war.

holte sich der Katarer zum ersten Mal für Toyota den Sieg in der Kategorie Auto. Umso erstaunlicher, weil Toyota die wohl grösste Anzahl von Fahrzeugen in der Dakar-Geschichte stellte.

**NOCH EIN REKORD:** Niemals zuvor in der Geschichte der Rallye Dakar nahmen so viele Frauen teil wie 2019 – insgesamt 17. Zwischen 2015 und 2017 sank die Zahl der Teilnehmerinnen sogar wieder. 2018 waren nur 13 Damen am Start. Dass auch Frauen bei der Dakar erfolgreich sein können, bewiesen über die Jahre schon viele. Den grössten Erfolg feierte die deutsche Jutta Kleinschmidt, als sie im Jahr 2001 im Mitsubishi Pajero den Gesamtsieg bei den Autos einfuhr.

**DIE RALLYE DAKAR GILT BIS HEUTE** nicht nur als härteste Wüstentour, sie war auch immer umstritten: Über 60 Menschen - Fahrer und Zuschauer – verloren dabei ihr Leben. Heute führt die Strecke durch



Nasser Al-Attiyah und Matthieu Baumel im Toyota Hilux des Toyota Gazoo Racing während der 4. Etappe am 10. Januar 2019 zwischen Arequipa und Tacna im Sand.

Dmitry Sotnikov (RUS) von KAMAZ  
während der 7. Etappe.



Jakub Przygonski und Tom  
Colsoul im Mini des Orlen  
X-Raid-Teams navigierten in den  
peruanischen Dünen während  
der zweiten Etappe am 8. Januar  
2019 zwischen Pisco und San  
Juan de Marcona.

// Die Durststrecke für  
Toyota hat endlich ein  
Ende: **Nasser Al-Attiyah**  
gewinnt die Rallye  
**Dakar 2019** vor Nani  
Roma (Mini) und Sebastien  
Loeb (Peugeot). //

Südamerika. "Was für mich persönlich nicht mehr das gleiche Abenteuer bedeutet", sagte Jutta Kleinschmidt in einem Interview mit dem WDR. Seitdem findet Paris-Dakar ohne sie statt. Auf die Siegerrampe der Rallye hat es ausser ihr bislang keine andere Frau geschafft.

**NICOLÁS CAVIGLIASSO DOMINIERT** die Quad-Klasse, Francisco "Chaleco" López gelang nach sechs Jahren Abwesenheit ein Sieg in der Side-by-Side-Kategorie und Eduard Nikolaev holte sich seinen vierten Titel im Truck-Race.

**NEBEN DEN GEWINNERN** erreichten 179 Fahrer, Fahrerinnen und Crews (75 Motorräder, 15 Quads, 76 Autos, 20 SxS und 13 Trucks) Lima. ✨

©Fotos: Ein grosse Danke an das Team von Red Bull Content Pool, die uns diese gigantischen Fotos zur Verfügung gestellt haben.



Toby Price (AUS) des Red Bull KTM Factory Teams während der 7. Etappe.



## Ken Block's Gymkhana 10: Die ultimative Drift-Orgie

Keiner driftet wie Ken Block. Seine Gymkhana-Videos sind allesamt Viralhits mit Abermillionen von Zuschauern. Im 10. Teil der Drift-Orgie nimmt Ken Block den Zuschauer mit auf eine epische Reise zu fünf unterschiedlichen Orten mit fünf einzigartigen Fahrzeugen. Die Reise beginnt im schwedischen Luleå. Block steuert den aktuellen Ford Fiesta WRC 2018 auf Schnee und Eis – eine Premiere für Block in einem seiner Gymkhana-Filme. Dann springt die Action nach Detroit, wo Block die Reifen seines 1965er Ford Mustang RTR Hoonicorn V2 mit 1'400 PS auf die Strassen runter hobelt. Von Motor City geht es

weiter nach Guanajuato, Mexiko wo Block in seinem 2017er Ford Focus RS RX Rallycross-Auto durch die farbenfrohen Strassen und Tunnel einer malerischen Bergstadt „fährt“. Dann geht es nach Los Angeles, Kalifornien, wo der Rallye-Fahrer seinen Lieblings Ford Escort Cosworth Group A auf einer Mischung aus Reifen und blanken Metallrädern malträtiert. Schliesslich endet das Spektakel auf der historischen Route 66 in Shamrock, Texas, wo Block seinen brandneuem 1977er Ford F-150 Hoonitruck in Action präsentiert.



## Hyundai UMV: Das Rettungsfahrzeug der Zukunft

Nein, das ist kein Standbild aus einem neuen Transformer-Film, sondern ein Hyundai. An der CES in Las Vegas stellten die Koreaner eine neue Fahrzeugklasse vor: „Ultimate Mobility Vehicle“, kurz UMV. Dabei handelt es sich nicht etwa um ein Show-Car, sondern um ein Rettungsfahrzeug. Der oder das Hyundai UMV kommt weiter als jedes andere Fahrzeug. Rein elektrisch betrieben, kommt das Auto mit vier roboter-gesteuerten, ausfahrbaren Beinen sogar ohne Fahrer aus. Auf Kurs gehalten wird das UMV von Sensoren und Kameras. Wenn es auf den Walzen nicht mehr weitergeht, bewegt sich das Auto wie auf Stelzen. Dabei kann das UMV über senkrechte, bis zu 1,50 Meter hohe Wände krabbeln. Kein Problem hat das Wunderauto

auch mit rutschigem Geröll auf Abhängen. Sollte sicherer Halt verloren gehen, krallen sich die Enden der Beine einfach fest. Ist der Hyundai wieder auf normalen Strassen unterwegs, werden die Aufhängungen eingezogen und verschwinden in seitlichen Aussparungen. Hyundai-Vizepräsident John Suh erklärt den Vorteil eines solchen Fahrzeugs: „Die ersten 72 Stunden nach einer Naturkatastrophe wie Erdbeben oder Tsunami sind die wichtigsten zur erfolgreichen Rettung der Überlebenden und Verletzten.“ Heutige Rettungsfahrzeuge kämen nur bis zum Rand des betroffenen Gebiets, die Bergungsmannschaften müssten sich oft kilometerlang zu Fuss einen Weg durch das Chaos bahnen.





## Der Über-Über-Fahrer kommt aus der Schweiz

Roland Erichsen ist der Traum eines jeden Uber-Kunden. Mit seiner sympathischen Art, Fahrgäste nicht einfach nur „von A nach B“ zu befördern, sondern auch für ihre Anliegen und Lebensgeschichten ein offenes Ohr zu haben, wird Erichsen täglich mit 5-Sterne-Topbewertungen belohnt. Dieses Ranking sorgte schon bei Uber selbst für Aufsehen; der internationale Fahrdienst produzierte sogar einen eigenen Image-Clip mit dem Zürcher. Damit der Top-Über-Fahrer seine Gäste künftig noch komfortabler transportieren kann, sind Volvo Schweiz und Erichsen eine Partnerschaft eingegangen.

Seit Anfang 2019 ist der Über-Über-Fahrer mit dem Premium-Kombi Volvo V90 T8 Plug-in Hybrid unterwegs. „Auch wir sind über die Medien auf Herrn Erichsen aufmerksam geworden“, sagt Sascha Heiniger, Director Corporate Communication bei Volvo Schweiz. „Es ist eindrücklich, welch konstant hohe Kundenzufriedenheit Herr Erichsen über die letzten Jahre erreichen konnte. Wir freuen uns auf die kommende Partnerschaft und auf viele spannende Geschichten, welche er täglich mit seinen Kunden und Kundinnen erlebt.“ Der gelernte Koch hat seine Passion allerdings nicht am

Herd, sondern hinterm Steuer eines Volvos gefunden. Seit über 35 Jahren fährt Roland Erichsen Volvo, seit 2015 für Uber. Treuer Begleiter war stets sein sorgfältig gepflegter Volvo XC70, Modelljahr 2008. „Immer wieder waren meine Fahrgäste vom XC70 begeistert, von seinen bequemen Sitzen, der hochwertigen Verarbeitung und seiner Geräumigkeit“, sagt Erichsen. Schon bald fährt Erichsen einen neuen Dienstwagen: den Volvo V90 T8 Twin-Engine. Der an der Steckdose aufladbare Plug-in Hybrid ermöglicht es ihm, Benzin- und Elektromotor optimal zu vereinen. Und im Alltagsverkehr beson-

**Geboren wurde Roland Erichsen 1954 als Sohn einer deutschen Mutter und eines norwegischen Vaters in der Nähe von Zürich. Durch seinen Stiefvater entdeckte er seine Liebe zur Natur und für die Berge.**

ders nützlich: Bremsenergie zurück zu gewinnen. „Ich freue mich ausserordentlich auf meinen neuen Dienstwagen“, sagt Erichsen. „Als Kombi mit tiefer Ladefläche, Allrad-Antrieb und mit höchstem Komfort im Inneren ist er das ideale Fahrzeug für mich und meine Kunden.“ Eine Selektion der spannendsten Geschichten rund um seine Tätigkeit hat Roland Erichsen in seinem soeben erschienenen Buch „Über UBER“ / „Driven by Uber“ in deutsch und englisch veröffentlicht.



## Unter Strom: Tesla-Fahrer rasen am meisten

Wer hätte das gedacht: Tesla-Fahrer führen in Holland die Raser-Statistik an. Nur weil man kein Gas geben kann, heisst das noch lange nicht, dass man mit einem Tesla nicht rasen kann. Wie eine Verkehrsstatistik aus den Niederlanden zeigt, wurden drei Viertel aller Tesla-Fahrer im Jahr 2017 mindestens einmal bei einem Tempoverstoss erwischt. Damit liegen Teslas in der Statistik klar vor den anderen Premiummarken. Bei Audi auf Rang zwei betrug die Raser-Quote bloss 47,9 Prozent, bei BMW 45,7 Prozent. Fahrer von elektrifizierten

Autos scheinen es in Holland mit dem Tempolimit allgemein nicht so eng zu sehen. So fuhren rund 63 Prozent aller Pkw mit Plug-in-Hybridantrieb auch mindestens einmal zu schnell, bei den vollelektrischen Modellen waren es 45 Prozent. Im Vergleich: bei Benzinern lag 2017 die Quote bei lediglich 28 Prozent. Am wenigsten Tempolimit-Verstösse bekamen die Fahrer von Modellen der Marken Suzuki, Daihatsu und Daewoo. Hier liegt der Strafzettel-Anteil bei rund 20 Prozent.



## Porsche Safari RS: Kelly Moss

Nein, das ist kein Spielzeug – das ist ein hundertprozentig einsatzfähiger Gelände-Porsche. Für einen Kunden baute der amerikanische Tuner Kelly-Moss einen maroden 911er zu diesem Unikat um. Vom Wrack zum Unikat

Wie der Tuner auf seiner Website schreibt, war der Basis-Porsche ziemlich durch. Der Umbau hat also keine "wertvollen" Ressourcen verbraucht, sondern haucht einem Wrack neues Leben ein. Und was für eins! Seit 2014 arbeitet Kelly-Moss immer wieder an diesem Projekt. Entstanden ist ein geländegängiger Porsche mit Überrollkäfig, Stossfänger mit Seilwinde, Dachge-

**So geht Porsche Gelände-Tuning: Seilwinde, Stossfänger, Dachgepäckträger und 10 Scheinwerfer. Gibt es einen tolleren Offroad-Porsche?**

päckträger, Rallye-Scheinwerfer, Geländefahrwerk und -bereifung. Innen gibt es edles Carbon, RS-Tepichset und neue Anzeigen. Kelly-Moss schreibt auf der Website: "Ein Projekt wie dieses scheint nie abgeschlossen zu sein, wenn Upgrades implementiert werden müssen, wenn Pro-

bleme auftauchen und neue Ideen während des aggressiven Sommer- und Wintergebrauchs entstehen." So wurde unter anderem die Fahrhöhe überarbeitet, indem grössere Reifen, individuelle Querlenker und Spurstangen hinzugefügt wurden.



So sah das Fahrzeug beim Aufbau aus.



Innen edel und funktional.



Ja, dieser Porsche wird auch im Winter gefahren

// DANK OLYMPIA-  
**SILBER**  
**ZUM PROFI**  
Marc Bischofberger



**Sympathisch und erfolgreich: Marc Bischofberger fuhr an den Olympischen Winterspielen in Korea eine Silbermedaille für die Schweiz heim. Mit diesem Erfolg konnte der 28-jährige Ostschweizer ins Profilager wechseln und hat einen von Audi gesponserten Q5 5.0 TSI erhalten, natürlich mit dem silbernen Olympia-Streifen auf der Seite.**



**D**abei sah es für Marc Bischofberger vor ein paar Jahren noch ganz anders aus, als er nach einer Verletzung im Ski-Alpin vom Rennsport zurücktreten musste. Er stand sogar ein ganzes Jahr nicht mehr auf den Skiern. Bis er 2010 einen Flyer für einen Skicross-Event in die Finger bekam und spontan daran teilnahm. Seitdem ist er vom Skicross-Fieber angesteckt und einer von neun Schweizer Weltcup-Fahrer der Audi Skicross Tour.

**WIR TREFFEN DEN OLYMPIA-ZWEITEN** in seiner Heimat Oberegg bei St. Anton, wo er sich auf die WM-Qualifikation vorbereitet. Hier begann seine Ski-Karriere – hinter dem Elternhaus – wo sein Vater einen kleinen Schlepplift hatte, den sein Grossvater bereits betrieb; der erste Skilift in St. Anton.

*Marc, du hast letztes Jahr den Gesamtweltcup gewonnen. Wie läuft die Saison bis jetzt?*

Ich hatte keinen guten Saisonstart; es ist mir gar nicht nach Wunsch gelaufen. Ich spüre, ich hätte mehr geben können. Bei den nächsten Rennen in Schweden muss ich darum noch eine Schippe drauflegen, Vollgas geben, um an der WM in Park City teilnehmen zu können. Mich zeichnet aber aus, dass ich nie aufgebe.





// Wenn ich vor 15 Jahren gesagt hätte, ich werde einen Sprungshapen, hätte man gesagt **“zieh ein Rökkchen an und fahr Riesenslalom”**. //

Race Director Dieter "Didi" Waldspurger.

nen aus Neuseeland oder Australien, aus Nationen, die bisher nicht für Skifahren bekannt waren.

**Du fährst einen Audi Q5 5.0 TSI, bist du zufrieden damit?**

Ja, auf jeden Fall. Ich nenne meinen Q5 liebevoll „Schlachtschiff“ (lacht).

**Wieviel Kilometer legst du im Jahr zurück?**

Im Skisport reist man viele Kilometer runter, etwa 30'000 Kilometer im Jahr. Zum Glück fahre ich gerne.

**Was gefällt dir besonders an deinem Audi Q5 S-Line?**

Ich schätze den Komfort, die Ruhe, die gute Atmosphäre. Und gerade bei langen Fahrten auf der Autobahn finde ich die Assistenz-Systeme sehr angenehm. Mit dem Quattro-Antrieb ist er ein super Winterauto. Es gibt glaub keinen Ort, wo man mit dem Q5 nicht hinkommt. Und ja, er hat Pfuuf. Ich mag's halt, wenn das Auto ein bisschen "Pfuus" hat.

**Gibt es etwas, das du auf Reisen immer dabei hast? Einen Glücksbringer?**

Ich habe bewusst nicht angefangen, einen Glücksbringer zu haben. Was macht man, wenn man ihn mal vergessen hat? Was ich immer mitnehme, ist mein eigenes Kissen. Ich mag die Hotelkissen nicht. Irgendwas stört mich daran immer.

**Was hörst du unterwegs?**

Pipi Langstrumpf (lacht). Am meisten höre ich Radio, habe aber auch meine eigene Playlist, am liebsten Rock. Ich bin ein grosser Guns n' Roses-Fan. Gottlob haben sie sich wieder vertragen und sind wieder zusammgekommen. Ich war schon an mehreren Konzerten.

**Hörst du auch Sound während des Rennens?**

Nein, das ist verboten. Ganz anders bei den Halfpipe-Fahrern, die praktisch alle mit Sound fahren.

**Welchen Audi würdest du gerne fahren?**

Einen Audi R8 (lacht). Doch da wüsste ich nicht wohin mit den Skiern. ❄️

Das Rennen ist bei mir erst im Ziel fertig. Man sieht es immer wieder, dass bis zum Schluss alles möglich ist.

**Was fasziniert dich am Skicross am meisten?**

Mir gefällt der Sport an sich, er deckt mehr Aspekte vom Skifahren ab, als Ski-Alpin. Wir haben keine virtuelle Zeit gegen die wir fahren. Das Ergebnis, das du gefahren bist, siehst du gleich. Und es reicht nicht einfach ein guter Skifahrer zu sein. Du musst auch gut taktieren können und in kurzer Zeit Entscheidungen treffen. Ausserdem hast du nicht nur einen guten Lauf zu fahren, sondern im besten Fall vier.

**Du konntest diese Saison ins Profilager wechseln?**

Zum Glück, ja. Dank der Olympia-Medaille habe ich nun das Privileg als Zeitmilitarist angestellt zu sein. Ich kann mich so voll auf den Sport konzentrieren und zwei Trainingseinheiten pro Tag machen: morgens Kraft, nachmittags Koordination. Bis vor einem Jahr war ich 100 Prozent am Arbeiten. Und da ich Schicht arbeitete, konnte ich nur entweder am Morgen oder

am Nachmittag trainieren. Das war schon zäh, aber das geht vielen Athleten so. Weil es einfach anders nicht möglich ist. Skicross ist halt schon noch eine Randsportart und finanziell nicht so gut abgedeckt, wie andere Sportarten.

**Die Audi Skicross Tour wird immer populärer. Wie hast du die Entwicklungen erlebt?**

Früher wurde noch viel mehr improvisiert. Wenn man ältere Fahrer fragt - sind die einfach ohne grosses Training drauf losgefahren. Weil heute aber alle professionell trainieren, muss man mithalten können.

**Du hast ein besonderes Ritual am Ziel...**

Ja, einen Handshake für das gute Rennen. Auch wenn es nicht so gut lief, aus Respekt.

**Im Rennen Konkurrenten, danach trifft man die Fahrer vereint um einen Tisch.**

Wir sind wie eine grosse Familie. Man kennt sich untereinander, sind ja meistens die gleichen Fahrer. Am

Ende der Saison geht man auch mal zusammen in den Ausgang. Zum Beispiel an die Audi Party. Da wird jeweils ausgelassen gefeiert.

**Was ist der Unterschied zwischen alpinem Training und dem für Skicross?**

Weil bei uns der Start sehr matchentscheidend ist, trainieren wir intensiver Rumpf und Arme. Aber im Prinzip ist es das gleiche: Du musst hart trainieren. Und wenn du keine guten Resultate fährst, bist du weg vom Fenster.

**Wie fühlst Du dich in der Swiss Ski-Familie?**

Ski-Alpin hat natürlich einen grösseren Stellenwert als wir, die beim Freestyle angegliedert sind. Wir haben zum Beispiel nur einen Servicemann, der die Skis für alle präpariert.

**Wie ist die Konkurrenz?**

Sie schläft nicht, vor allem die Jungen. Die Kanadier sind sehr stark. Es gibt aber auch Fahrer und Fahrerinnen

// 10 Jahre Audi Skicross Tour

# SCHNELL... & SPEKTAKULÄR & ERFOLGREICH

Schon bevor Skicross im Jahr 2010 Olympische Disziplin wurde und sich der Schweizer Mike Schmid die Goldmedaille holte, engagiert sich Audi für diese spektakuläre Sportart. Seit 10 Jahren messen sich bei der Audi Skicross Tour - der nationalen Rennserien - die Skicross-Eliten an jeweils zehn Renntagen. Ein Augenschein vom Europacup-Rennen in Villars-sur-Ollon, wo nächstes Jahr auch die Wettkämpfe Youth Winter Olympic Games 2020 Lausanne ausgetragen werden.





**E**iskalt blitzt die Sonne durch die Wolken-  
decke – allmählich lichtet sich der Schleier  
über der Sonnenterrasse hoch über dem  
Rhonetal und gibt den Ausblick frei auf  
die Walliser Alpen. Hier das Les Diablerets-  
Gebirge, dort das Mont Blanc-Massiv  
und die Dents-du-Midi. Die schöne Aus-  
sicht gehört zu Villars-sur-Ollon, wo nächstes Jahr  
auch die Wettkämpfe Youth Olympic Games 2020  
Lausanne ausgetragen werden. Von Villars-sur-Ollon  
stammt auch Fanny Smith, Olympiasiegerin, Welt-  
cup-Gewinnerin und Poster-Girl. Sie geht bei diesem  
Europacup-Rennen als klare Favoritin an den Start.  
Bei den Männern ist es der Berner Peter Stähli.

**VON DER AUSSICHT** bekommen die Teilnehmerin-  
nen und -Teilnehmer des ersten Skicross-Events die-  
ses Jahres wenig mit. Zu konzentriert sind die über 70  
AthletInnen aus 10 Nationen auf die bevorstehenden  
K.O.-Runs – von denen es im besten Fall vier zu ge-  
winnen gibt. Gestartet wird in einer Gruppe von ma-  
ximal vier Fahrer/innen – sogenannten "Heats". Wer  
siegt, kommt weiter. Im Skicross-Park warten Wellen,  
Sprünge und Steilwandkurven auf die Pisten-Haude-  
gen, die miteinander gegeneinander fahren. Ähnlich  
wie bei Gladiatoren ist der Siegeskampf das Spektakel.  
Wer nimmt die erste Kurve zuerst, wer kann am  
meisten Geschwindigkeit vom Start mitnehmen oder  
aus Sprüngen einen Vorteil erzielen? Wer die beste  
Linie fährt und den Atem der Konkurrenz im Nacken

nervlich aushält, gewinnt den Heat im K.O.-System.  
Eigentlich ganz einfach. Doch genau darin liegt auch  
der Reiz des Zuschauens.

**WAS AUF DEN ERSTEN BLICK** wie ein wilder Haufen  
von Pistenrowdys aussieht, zeigt sich bei genauerem  
Hinsehen als taktisches Spiel um Millimeter, die über  
Sieg oder Niederlage entscheiden. Ein Schiedsrichter  
überwacht dabei, dass alles sportlich fair zu und her  
geht, also weder geschubst noch gezogen wird. Da-  
für kann es eine Gelbe oder rote Karte geben. Auf der  
Piste bittere Konkurrenten, gibt es unten im Ziel ei-  
nen versöhnlichen Fistbump – das Zeichen für harten,  
aber fairen Fight. Auch neben der Piste sind die Geg-  
ner befreundet und albern nach dem Rennen in der  
warmen Skihütte bei einer Ovi miteinander um. So  
wie man es auch von anderen Freestyle-Sportarten  
kennt, eine Community halt. Für Swiss-Ski ist es aber  
auch eine Kaderschmiede. In keinem Land der Welt  
finden mehr Skicross-Events statt als in der Schweiz –  
das Engagement ist hierzulande generell grösser als  
in anderen Nationen.

**SEIT 2005 IST CHRISTOPH PERRETEN** der Diszipli-  
nen-Chef und verantwortlich für die Ski Freestyle Dis-  
ziplinen bei Swiss Ski. Damit ist Perreten der Mann der  
ersten Stunde, seit die Disziplin 2004/2005 bei Swiss  
Ski Kaderstatus bekam: "Entstanden ist die Sportart  
Ende der 90er Jahre aus dem Snowboard-Cross. Seit  
Skicross 2010 in Vancouver Olympische Disziplin wur-

de, hat es einen Riesenboost gegeben. Auch in der  
Professionalisierung: Die Nationen haben sich orga-  
nisiert, man hat Trainer engagiert, Serviceleute, Phy-  
siotherapeuten, halt den ganzen Staff, den man von  
anderen Skisportarten auch kennt."

**SCHNELL UND SPEKTAKULÄR:** Skicross wird im-  
mer mehr zum Publikumsmagnet. Perreten: "Das  
sieht man auch an den super Einschaltquoten zum  
Beispiel am Weltcup-Rennen in Arosa. Wenn es am  
Fernsehen übertragen wird, ist es sehr telegen und  
sehr attraktiv zu schauen." Weil die Teilnehmer nicht  
gegen die Zeit, sondern gegeneinander fahren. Und  
darum blitzschnell reagieren müssen, um ihre Ideall-  
nie zu finden und bis nach unten zu verteidigen. Das  
Spezielle daran: Der Zuschauer sieht fast die ganze  
Strecke des Skicross-Parks mit den attraktiven Sprün-  
gen, Steilwandkurven, schnellen Abfahrten und Wel-  
len voller Tücken. Die TV-Ausstrahlungen der Events  
erreichen ein immer grösseres Publikum. Christoph  
Perreten: "Ziel wäre es, den Rennkalender zu verdich-  
ten. Und Klassiker aufzubauen, auf verschiedenen Le-  
vels. In Villars sind wir bereits das vierte Mal zu Gast.  
Und das ist natürlich schön, wiederkehrend in Skige-  
biete zu gehen, welche diese Sportart unterstützen."

**DIE SPORTART**, die bei Swiss Ski unter Freestyle ge-  
führt wird, ist so jung wie die Teilnehmer selbst: die  
Millennials. Etwa um die Jahrtausendwende ist auch  
das Skicross entstanden. Einer, der von Anfang an da-

bei war, ist Race Director Dieter "Didi" Waldspurger.  
Seit 2002 organisiert er Skicross-Events, erst in seiner  
Freizeit, heute vollamtlich. Während es am Anfang  
noch ein wilder Haufen von Freeski-, Buckelpisten-  
oder Alpin-Fahrer waren, hat sich die Sportart pro-  
fessionalisiert. Wenn Waldspurger zurückschaut, sagt  
er: "Wenn ich vor 15 Jahren gesagt hätte, ich werde  
einen Sprung shapen, also schön grad machen, hätte  
man gesagt "zieh ein Rökkchen an und fahr Riesensl-  
alom".

"Am Anfang passte das Reglement noch auf eine  
halbe A4-Seite. Heute ist es ein ganzes Büchlein. Aber  
es ist halt wie bei Gangster und Polizei. Die Athleten  
und Teams versuchen halt immer wieder zu tricksen,  
damit sie schneller und besser sind, um zu gewinnen.  
Und da muss man schon einen Riegel vorschieben."  
Unermüdlich steht Waldspurger im Einsatz für "sein  
Baby". Trotz böser Stimmen, die ihm einzureden ver-  
suchten: "Hör zu Didi. Dein Skicross wird so schnell  
wieder weg sein wie er gekommen ist." Das Interes-  
se wächst jedoch stetig, was Didi Waldspurger auch  
vom Feedback von TV-Übertragungen hört. "Es wäre  
schön, wenn wir noch mehr Sprint- oder Nachte-  
vents machen könnten. Mein Ziel wäre es, einmal ein  
Skicross City-Event zu machen. Zum Beispiel in Bern:  
Beim Bärengraben bis runter zur Aare. Das wäre ein  
Lebensziel von mir". ❄️





**// KURZ VOR DEM**

# **DURCHBRUCH**

**E-Power 2019: Diese Elektroautos stehen in den Startlöchern.**



**Audi E-Tron  
ab 89'900  
Franken**

**AUDI E-TRON/GT:** Die Jagd auf den Tesla X eröffnet der Audi E-Tron, der im März zu den ersten Schweizer Kunden rollt. Das Ingolstädter Elektro-SUV wird seinen kalifornischen Konkurrenten vor allem preislich übertrumpfen bzw. unterbieten. Den Audi E-Tron gibt es schon knapp unter 90'000 Franken. Und dass, obwohl der E-Tron die bis anhin höchsten Entwicklungskosten der Unternehmensgeschichte verschlungen hat. Auf das erste komplett für den E-Antrieb entwickelte Audi-Modell, den E-Tron GT, muss man allerdings noch bis mindestens 2020 warten. Das an der Los Angeles Auto Show vorgestellte GT-Konzept ist ein bisschen kürzer als Teslas Konkurrenz-Modell S, dafür soll der Audi schneller sein und erst noch weiter fahren können.



**Audi E-Tron  
GT kommt  
2020**

**U**m es vorweg zu nehmen: 2019 wird noch nicht als das Jahr der E-Revolution in die Geschichtsbücher eingehen. Doch schon 2020 rollt die neue Deutsche E-Welle auf den Markt. Auch aus Japan und den USA kommen interessante Prototypen, die nicht nur fantastisch anzusehen sind, sondern vor allem den Teslas grosse Konkurrenz machen wollen – in allen Bereichen.



**Tesla Model  
3 ab 59'400  
Franken**

**TESLA MODEL 3:** Der lang erwartete Model 3 kommt – endlich. Ab Februar werden die ersten der laut Tesla 400'000 Vorbestellungen des Models 3 ausgeliefert. Der dritte Tesla ist im Mittelklasse-Segment angegliedert und wurde im Vorfeld bereits als Volks-Stromer hochgejubelt. Davon ist er mit seinem Mindestpreis von 59'400 Franken meilenweit entfernt. Allerdings bekommt man auch recht viel fürs Geld.

Dazu gehören zwei Motoren, einen für Vorderrad- und einen für Hinterradantrieb, mit insgesamt 465 PS (335 kW) und einem grossen Akku, der das E-Auto 530 Kilometer weit über die Lande trägt. "Und sollte mal ein Motor ausfallen, so hat man im Notfall immer noch einen zweiten." Das war keine Pointe, sondern steht so auf der Website.

**MERCEDES EQC:** Ebenfalls "gross" ins E-Business einsteigen wird im Frühling Mercedes mit dem EQC. Das 408 PS (300 kW) starke Allrad-SUV mit Batteriepower für 450 Kilometer, ist im Grunde ein GLC mit Batterie. Auch sonst hebt sich der E-Benz wenig von seiner Konkurrenz wie E-Tron, I-Pace oder Tesla X ab. Ausser der Preis, der bei knapp 80'000 Franken beginnen soll. Wer hätte gedacht, dass Mercedes einmal zu den günstigsten Wettbewerbern in einem Segment gehört.



**MB EQC  
knapp  
80'000  
Franken**

**Porsche  
Taycan  
kommt  
noch in  
2019**



**PORSCHE TAYCAN:** Bis 2022 investiert der Porsche Konzern mehr als sechs Milliarden Euro in die Elektromobilität. Auftakt zur grossen E-Offensive von Porsche macht der Taycan, der 2019 in Serie gehen soll oder besser gesagt schon ist. Die CO2-neutrale Produktion läuft bereits und hat über 1200 neue Arbeitsstellen in Zuffenhausen geschaffen. Wo Porsche draufsteht, ist Sportwagen drin. So sorgen zwei permanent-erregte Synchronmotoren (PSM) für eine Leistung von 600 PS (440 kW). In weniger als 3,5 Sekunden spickt einem der Taycan auf Tempo 100 und in

unter zwölf Sekunden auf 200 km/h. Wer jetzt kommt: Das kann der Tesla Modell S auch, dem sei gesagt, dass beim Taycan mehrere Beschleunigungsvorgänge direkt hintereinander und ohne Leistungsverlust möglich sind. Die maximale Reichweite wird mit über 500 Kilometer angegeben. Der Allradler verfügt über die von Porsche entwickelten 800-Volt-Technologie und ist für das Schnellladernetz vorbereitet. Damit lässt sich in rund vier Minuten Energie für 100 Kilometer Reichweite nachladen.

**DS3 CROSSBACK E-TENSE:** Expressives Exterieur, luxuriöses Interieur und eine Reichweite von 300 Kilometer: So entspannt fährt der DS3 Crossback E-Tense Ende 2019 vor. Dem kleinen SUV der Citroen-Edeltochter DS verpasst der PSA-Konzern als erstes die neue E-Antriebstechnik - andere werden folgen. Der 100 kW starke Elektromotor soll den DS3 Crossback E-Tense in 8,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 sprinten lassen. Über den Preis schweigt man sich noch aus. Doch bekanntlich wird die E-Version am Ende mit den Sprit-Schwestern preislich konkurrenzfähig bleiben.



**DS3 E-Tense  
kommt Ende  
2019**

Pininfarina  
Battista  
kommt  
2020



**PININFARINA BATTISTA:** 2000 PS! Nichts anderes als das schnellste und leistungsstärkste italienische Auto aller Zeiten soll der Battista werden! So das Ziel der legendären Designschmiede, die mit diesem Hypercar ihr erstes selbst entwickeltes Auto überhaupt bauen. Wenn schon, denn schon! Die Motorleistung gibt Pininfarina mit 1926 PS (1416 kW) an. Höchstgeschwindigkeit? Irgendwo jenseits der 400 km/h Marke. Als Reichweite werden knapp 500 Kilometer ge-

nannt, wohl nicht bei Maximalgeschwindigkeit. Dem Publikum wird das Gefährt zum ersten Mal am Genfer Salon 2019 vorgestellt. Benannt worden ist die E-Bolide übrigens nach dem 1966 verstorbenen Firmengründer Battista Pininfarina. Auslieferungsstart ist 2020. Kosten soll der E-Supersportwagen, von dem maximal 150 Stück gebaut werden, über zwei Millionen Franken.

**HONDA URBAN EV:** Sieht die Honda-Studie Urban EV nicht ein bisschen aus wie der Ur-Civic? Das ist kein Zufall. Und sie gefällt. Im Frühling kann die 2017 vorgestellte und auf breite Zustimmung gestossene E-Auto-Studie vorbestellt werden. Bis die ersten Autos der Japaner beim Kunden sind, wird es aber mindestens 2020. Die gute Nachricht: Schon jetzt wurden Erbkönige fotografiert, die darauf schliessen lassen, dass der Urban EV auch als viertüriger E-Kleinwagen kommen wird.

Honda  
Urban EV  
kommt  
2020



Kia E-Soul  
steht schon in  
Startlöchern



**KIA E-NIRO UND E-SOUL:** Wer hätte gedacht, dass die Südkoreaner mittlerweile das breiteste Stromer-Sortiment haben?! Und Kia baut ihr Angebot noch weiter aus. Mit dem Kia E-Niro kommt nun das Schwestermodell des Hyundais Kona Electric auf den Markt. Und mit dem Kia E-Soul steht bereits der Nachfolger ihres E-Bestsellers in den Startlöchern.



VW i.D. Neo kommt  
schon in 2019

**VW I.D. NEO/BUZZ:** Schon seit Jahren sorgen Bilder vom Elektro-VW-Bus für "Jöö's". Doch davon liessen sich die Wolfsburger nicht verführen ein unausgereiftes Konzept auf den Markt zu bringen. Nun scheinen die Zeit und die Technologie reif: Es ist endlich soweit. VW startet 2019 mit dem ersten Kompakt-

wagen i.D. Neo. Er ist der erste einer Generation von insgesamt 30 Elektrofahrzeugen, die bis 2025 folgen werden. Unter der Modelloffensive ist auch die Kleinbus-Variante i.D.Buzz, den die i-Generation schon millionenfach geliekt und geteilt hat. Voraussichtlicher Marktstart beim Elektrobüsi ist 2022.

VW i.D.  
Buzz  
kommt erst  
in 2022



Bollinger  
B2 kommt  
2020



**BOLLINGER B2:** Mit Ecken und Kanten, designmässig nah am legendären Defender, will Branchen-Neuling Bollinger mit dem B2 den E-Pickup-Markt aufmischen und macht damit Teslas Pickup-Ambitionen ernsthaft Konkurrenz. Der aus New York stammende Bollinger B2 sieht aus wie ein Relikt der Vergangenheit. Tatsächlich handelt es sich aber um ein zukunftsweisendes E-Mobil. Je ein Elektromotor pro Achse treibt den Bollinger B2 an. Die Gesamtleistung soll

527 PS (388 kW) betragen, das maximale Drehmoment 697 Nm. Von 0 auf 60 mph (96,6 km/h) soll der Elektro-Offroader in 6,5 Sekunden sprinten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 161 km/h. Mit den im Wagenboden eingebauten 120-Kilowattstunden-Batterie können bis zu 322 Kilometer gefahren werden. Der Prototyp wurde bereits vorgestellt – 2020 soll es in die Serienfertigung gehen.



BMW iNext  
geht in Serie  
in 2021



E-Mini  
kommt  
2019



BMW iX3  
kommt  
2020

**BMW iX3/E-MINI/INEXT:** Erst sechs Jahre nach der ersten Elektrifizierung von BMW tut sich wieder was. Auch wenn die zweite Welle etwas zögerlich kommt. Zwar erscheint 2019 der erste elektrische Mini, 2020 dann ein elektrischer X3 unter dem Namen iX3. Beide sind aber noch Brückenaufbauten auf dem Weg zur nächsten Generation, die bei BMW „iNext“ heisst. An der Los Angeles Auto Show präsentierten die Bayern im November, wie bei ihnen die Zukunft aussehen wird. Und sie sieht sehr gut aus: Der BMW Vision iNext

signalisiert den Aufbruch in ein neues Zeitalter und sowas wie das Technologie-Flaggschiff. In diesem Elektrofahrzeug bündeln sich alle strategischen Innovationsfelder der BMW Group: Autonomes Fahren, Connectivity, Elektrifizierung und Services. Das bayerische Visionsfahrzeug iNext verkörpert den Zauberkasten, aus dem man sich künftig bedienen will. Das Serienmodell iNEXT wird ab 2021 im Werk Dingolfing gebaut. Dingolfing liegt übrigens in Bayern und nicht in China.



Rivian R1S & R1T  
kommen beide  
Ende 2019



**RIVIAN R1T/R1S:** Im Gegensatz zur Detroit Motors-how im Januar dieses Jahres, wo es keine Elektroauto-Premiere gab, hatte es an der Los Angeles Auto Show im November einige spannende Konzepte. Im Scheinwerferlicht stand unter anderem die noch junge Firma Rivian, die zwei Elektro-Riesen präsentierte, die wie gemacht sind für den amerikanischen Markt. Zum einen ist da ein 5,48 Meter langer Pickup mit der Bezeichnung R1T, der Ende 2019 kommen

soll, wie ebenso ein SUV mit drei Sitzreihen. Der Rivian R1S hat drei Sitzreihen, ist 5,04 Meter lang und kann neben dem Fahrer sechs Insassen mitnehmen. Vier Motoren mit je 200 PS (147 kW), die je ein Rad antreiben, sorgen für einen elektronisch geregelten Allradantrieb. Bis zu 750 PS (552 kW) leistet demnach das Elektroquartett. Als Reichweite peilt Rivian eine Strecke von rund 640 Kilometer. ❄️



# MEHR AUSZEIT WAGEN.

DER NEUE VOLVO V90 CROSS COUNTRY.

JETZT ENTDECKEN AUF  
VOLVOCARS.CH/V90CROSSCOUNTRY



**+** VOLVO SWISS PREMIUM®

10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE  
5 JAHRE/150 000 KM VOLL-GARANTIE

**INNOVATION MADE BY SWEDEN.**

# // DIE LANDY OMMA

Dorothy Peters

70 Jahre, nachdem Dorothy Peters an einem Land Rover der Serie I gearbeitet hatte, erfüllt sich für die pensionierte Mitarbeiterin ein Traum: eine Fahrt durchs Gelände in „ihrem“ Land Rover.



**D**orothy Peters zählt zu den Land-Rover-Mitarbeiterinnen der ersten Stunde. 1946, im Alter von 15 Jahren, begann sie ihre Tätigkeit in der Abteilung Kundendienst des Werks an der Lode Lane in Solihull. Hier entstanden die allerersten Land Rover-Modelle, darunter Fahrzeug „Nummer 16“, an dem Dorothy Peters arbeitete.

**FÜR DIE PENSIONÄRIN** war es selbstverständlich, dass sie zur grossen Feier am Stammsitz in Solihull zum 70-jährigen Markenjubiläum von Land Rover gehen musste. Mitgebracht hat Dorothy Peters ein Fotoalbum aus ihren Arbeitsjahren bei der legendären 4x4-Marke. Beim Fest konnte sie nicht ahnen, dass ein bestimmtes Foto zu einer ganzen Reihe weiterer Termine führen sollte, in deren Verlauf Dorothy Peters und ein besonderer Land Rover Wiedersehen feiern konnten: „ihre“ Nummer 16.

**MÖGLICH MACHTE** diese Wiedervereinigung Mike Bishop, Reborn Engineering Specialist bei Land Rover Classic und ausgewiesener Experte für Geschichte und Oldtimer. Er entdeckte ein altes Foto, auf dem Dorothy Peters neben einem Fahrzeug steht, das heute ihm gehört. Damit war bei Land Rover die Entscheidung gefallen: Dorothy Peters sollte ein Wiedersehen erleben, das sie nie mehr vergisst.

**IN DEN FOLGENDEN WOCHEN** arbeitete ein Land Rover-Team in Solihull mit Dorothy Peters' Tochter zusammen, um einen Tag voller Überraschungen vorzubereiten: Die Pensionärin sollte nach Solihull zurückkehren und „ihren“ Land Rover wiedersehen, neben dem sie auf dem historischen Foto steht, das sie seit 70 Jahren in Ehren hält. Ereignisse und Emotionen der Wiedervereinigung fasst ein herzerwärmender Film zusammen, mit dem Land Rover das Jahr seines 70. Markengeburtstags beschliesst. ✕

Audi e-tron // AUF  
**E-TESTFAHRT**  
**IM LAND DER SPRUDELNDEN**  
**ÖLQUELLEN**



Das Jahr fängt gut an. Mindestens mal für interessierte e-Fahrzeugkäufer und die, die es vielleicht noch werden wollen. Mit dem Audi e-tron stellen die Ingolstädter den ersten, rein elektrisch angetriebenen SUV aus Deutschland auf die Strasse.

// «Es ist ein Auto»,  
sagte ein Audi-Mitarbeiter  
bescheiden bei der  
Übergabe des Fahrzeugs  
auf die Begeisterung  
eines Journalisten-  
Kollegen. //



**N**ach Jaguar i-Pace und vor dem Mercedes EQC, erweitert Audi die allgemeine Angebotspalette im Bereich alternative Antriebe, nachdem dieser Bereich über Jahre nahezu ausschliesslich von Tesla bearbeitet wurde. Ab durchaus wettbewerbsfähigen 89'900 Franken darf man bei Audi Teil der nachhaltigen Gemeinschaft der umweltbewussten Autolenker werden, ohne dabei auf den üblichen Komfort des Premiumsegments zu verzichten.

**SCHON BEIM PLATZNEHMEN** erwartet den Fahrer das typische Audi Feeling. Übertrieben hohen Kunststoffanteil oder billige Anmutung der Gewichtsreduzierung zur Liebe findet man nicht. Und doch ist etwas anders. Auf den zweiten Blick fallen die Rückspiegel, die per Option mit Kameras gewählt werden können und dem «Piloten» über Monitore die



// Dank **Offroad Modus** wird der e-tron höher gelegt und durchquert moderates Gelände problemlos. //

Sicht nach hinten ermöglichen auf. Nicht nur Designelement, die virtuellen Aussenspiegel verhindern kraftraubenden Windwiderstand und sorgen für 35 km Reichweitenverlängerung. Über die Benutzerfreundlichkeit teilen sich übrigens die Meinungen der Testfahrer, einige haben Schwierigkeiten die Abstände richtig einzuschätzen andere haben «Aha» Effekte, weil die Fahrer der nachfolgenden Au-

tos doch gut erkennbar sind. Alles eine Frage der Gewohnheit. Gehört man zu der Gruppe der «Armbleger» sollte man für seinen linken Arm einen anderen Platz als den Seitenfensterrahmen suchen, denn hier verbaut man die Sicht auf die Monitore. Ansonsten gestaltet sich der Innenraum übersichtlich und unaufgeregt. Monitore finden in gewohnter Grösse statt und sind per Touch gut zu bedienen.

**SOVIEL ZU DEN ERSTEN** haptischen Eindrücken und Innenraum Werten. Was ist denn nun mit der Leistung und der überaus wichtigen Reichweite? Auch hier überzeugt der e-tron, zwei Asynchron-Elektromotoren (vorderer E-Motor: Leistung 125 kW/175 PS, hinterer E-Motor: Leistung 140 kW/190 PS) sorgen für Bewegung, bei Bedarf und rutschigen Untergrund auch via Allrad. Im Boost-Modus wird eine Leistung von 300 kW/409 PS abgerufen.

Das alles bei einem maximalen Drehmoment von 664 Nm. Die Beschleunigung kann sich ebenfalls mehr als alltagstauglich fühlen lassen, in 6,6 s ist man von 0-100 km/h per Boost geht es in 5,7 s. Legt man das Gewicht von 2'490 Kilogramm zugrunde, sind das durchaus Werte auf Sportwagen Niveau.

**DIE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** von 200 km/h raubt einem zwar nicht den Atem, reicht aber aus und ist nötig um ein überhitzen der Batterien zu verhindern. Die Batterien haben eine Kapazität von 95 kWh, das ergibt eine Reichweite nach WLTP von ca. 400 km. Wie hoch die Reichweite im Realbetrieb dann tatsächlich ist, hängt natürlich auch von Fahrweise, Strecke und Wetter ab. Für die allgemeinen Pendlerstrecken reicht das jedoch allemal. Wer Langstrecken zu bewältigen hat kann die Batterien via CSS (Combined Charging System) an Schnellladesäulen nachladen. Die soll(t)en 2019 an

Hauptverkehrsachsen alle 120 Kilometer verfügbar sein.

**ABER AUCH UNTERWEGS** wird Energie gewonnen. Dank Rekuperation, durch Bremsen und bedienen der Schaltwippen (Verzögerung in 2 Stufen), kann beim e-tron bis zu 30% Energie zurückgewonnen werden. Das macht Spass und motiviert den Sportsgeist.

**DER LADEBETRIEB** der im Unterboden eingelassen Lithium-Ionen Speicher ist per 11 kW Starkstrom in 8.5 Stunden voll aufgeladen. An der haushaltsüblichen 2.2 kW Steckdose braucht es entsprechend mehr Geduld.

**TROTZ SEINER GRÖSSE** bietet der Audi eine sehr gute Übersicht – mit 4.90 Meter Länge und 1.60 Meter Höhe kann der e-tron zwischen Q5 und Q7 eingeordnet werden. Unsicherheit kommt dank der 360 Grad Rückfahrkamera auch in der Rückwärtsbewegung

dennoch nicht auf.

**DIE FAHREIGENSCHAFTEN** des e-SUV lassen nichts vermissen, der tiefe Schwerpunkt und der lange Radstand sorgen für ein entspanntes Dahingleiten auf geteerten Wegen. Auch Abseits planierter Wege müssen die Segel nicht gestrichen werden, denn dank Offroad Modus wird der Audi höher gelegt und durchquert moderates Gelände problemlos. Die serienmässige Luftfederung sorgt auch hier für angemessene Bequemlichkeit. Einzig Kurvenjunkies müssen ein paar Abstriche machen, angesichts des hohen Gewichts sollte das aber klar sein.

**AUDI SPRICHT** mit dem e-tron sicher nicht nur die Zielgruppen an, die aus öko-sozialen Gründen bisher auf einen SUV verzichtet haben, dank der Fahreigenschaften und Abmessungen steht der e-tron seinen Verbrenner Pendant in (fast) nichts nach. ✖

// **WARUM:** weil es das erste ernstzunehmende E-Auto aus Deutschland ist  
 // **WARUM NICHT:** teuer – und die Ladeinfrastruktur steckt immer noch in den Kinderschuhen  
 // **WAS SONST:** Tesla Model X, Jaguar i-Pace und ab Sommer 2019 Mercedes EQC

Fünftüriges, fünfsitziges Oberklasse-SUV, Länge: **4,90 Meter**, Breite: **1,94 Meter**, Höhe: **1,62 Meter**, Radstand: **2,93 Meter**, Kofferraumvolumen: **660–1'725 Liter**

Zwei Asynchron-Elektromotoren, Quattro-Allradantrieb, vordere E-Motor: **125 kW/175 PS**, Drehmoment **247 Nm**, hinterer E-Motor: **140 kW/190 PS**, Drehmoment **314 Nm**, Boost-Modus: **300 kW/409 PS**, Drehmoment **664 Nm**, 0–100 km/h: **6,6 s** (5,7 s im Boost-Modus), Vmax: **200 km/h**, Batteriekapazität: **95 kWh**, Reichweite nach WLTP: ca. **400 km**, Ladezeit: ca. 8,5 h (11 kW), ca. 30 min (150 kW), CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **0**, Abgasnorm: **Euro 6d-Temp**, Effizienzklasse: A+, Preis: ab **89'900 Franken**



// IN DER  
**MILDE**  
LIEGT DIE  
**KRAFT**

**Kia Sportage 2.0 CRDi MHEV AWD**

Nur weil man einen Hybrid fährt, muss man ihm das nicht unbedingt ansehen. Der Kia Sportage Mildhybrid kommt auf der Strasse mindestens so gut an wie seine deutschen Klassenfreunde – technisch sogar noch besser.



**W**as will man mehr: Ein Kompakt-SUV, das nicht nur toll aussieht sondern auch so sparsam ist wie ein Kleinwagen. Im Alltag zeigt sich der Kia Sportage Mild Hybrid so praktisch wie unpräzise und macht trotzdem extrem viel Freude. Von den Sitzen über das praktische, ansprechende Innere bis hin zum grossen Platzangebot und den vielen Möglichkeiten, die der Crossover bietet.

**WER HÄTTE GEDACHT**, dass die koreanischen Konzerngeschwister Hyundai und Kia bei der niederschweligen Elektrifizierung die Nase vorn haben werden und durchs Konzern-Programm eine ganze Reihe von Hybridkonzepten anbieten - bis hin zu reinen E-Mobilen wie Hyundai Ioniq oder Kia Soul.

**DIENEUESTE HYBRID-VARIANTE** ist nun im Kompakt-SUV Kia Sportage zu finden: ein Mildhybrid auf

Basis von 48-Volt-Technik. Dabei wird neben dem konventionellen 12-Volt-Netz ein zweites, mit höherer Spannung betriebenes Bordnetz eingezogen, das einen leistungsstärkeren Startergenerator möglich macht. Beim Sportage kommt dieser auf 12 kW/16 PS. Für kurze Zeit unterstützt der Elektroantrieb den 2,0-Liter-Dieselmotor (136 kW/185 PS) und hilft so Sprit zu sparen. Die dafür benötigte elektrische Energie produziert der Generator über die Bremskraftrückgewinnung. Auch hier liegt die Leistung dank der vierfachen Betriebsspannung deutlich höher als bei konventionellen Rekuperations-Systemen.

**WO VIEL GEBREMST WIRD**, kann viel Bremskraft zurückgewonnen werden. Besonders in der Stadt ist das sehr nützlich, auch wenn die Start-Stopp-Automatik schon greift, wenn das Auto noch rollt. Und die Automatik den Motor oft zu sprunghaft anwirft und

// Der **Elektro-Boost** passt sich **harmonisch** und **fast unmerklich** in den Durchzug des Verbrennungsmotors ein. //

einem der Stossstange des Vordermannes etwas unangenehm nahebringt.

**DER DIESEL IST** meist niedertourig unterwegs, weil er vom Elektromotor aus dem Drehzahlkeller geholt wird, sobald ein Zwischenspur ansteht. Der Elektro-Boost passt sich harmonisch und fast unmerklich in den Durchzug des Verbrennungsmotors ein – eher sanft schiebend als kraftvoll schubsend. Das ist auch auf der Autobahn angenehm, wo der Kia souverän läuft. Und wenig säuft, solange er im Normbereich bewegt wird. Anders sieht es aus, wenn man im Sport-Modus unterwegs ist und Stoff gibt. Dann hilft der Mildhybrid wenig – zumindest auf der Benzinuhr.

**DER KIA SPORTAGE** Mildhybrid kommt auch optisch überarbeitet daher. Eine leicht modifizierte Frontoptik mit optionalen LED-Scheinwerfern und vielen

neuen serienmässigen Fahrerassistenzsystemen, darunter eine gut funktionierende Rundumsichtkamera. Dazu gibt es umfangreiche Garantie-Pakete, von denen man bei anderen Anbietern nur träumen kann. ✨

// **WARUM:** weil der Mildhybrid unauffällig für mehr Souveränität sorgt.

// **WARUM NICHT:** weil die Zwangskombi von E-Motor und starkem Diesel nicht günstig ist

// **WAS SONST:** Honda CR-V, Toyota RAV4, Hyundai Tucson, VW Tiguan

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Kompaktklasse: Länge: **4,49 Meter**, Breite: **1,86 Meter**, Höhe: **1,65 Meter** (mit Dachreling), Radstand: **2,67 Meter**, Kofferraumvolumen: **480-1'492 Liter**.

2,0-Liter-Diesel, **136 kW/185 PS, 400 Nm** bei 1'750-2'750 U/min, Mild-Hybridantrieb mit **48-Volt-Batterie** und Startergenerator (**12 kW/16 PS**), elektronisch geregelter Allradantrieb, Automatik, 0-100 km/h: **9,5 s**, Vmax: **201 km/h**, Normverbrauch: **5,8 Liter/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **153 g/km**, Effizienzklasse: B, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Testverbrauch **6,5 l/100 km**, Preis: ab **43'950 Franken**

Mercedes X 350d V6 4Matic

# X-TRA KLASSE

// AUF EIS UND SCHNEEE

Auf dem Timmelsjoch – einer abgesperrten Passstrasse an der österreichisch/italienischen Grenze – können wir die X-Klasse mit V6-Motor sowie permanentem Allrad auf Schnee und Eis testen. Mit einem Doppelkabinen-Pickup über vereiste Passstrassen zu jagen, braucht schon ein wenig Mut. Ungefähr so wie auf Stelzen einen schmalen Bergweg entlang zu rennen. Doch dann die Überraschung: Der X 350 d 4MATIC fährt sich gar nicht stelzbeinig. Im Gegenteil, überraschend agil, spurtreu und überhaupt nicht wie ein Nutzfahrzeug.





**S**chon nach wenigen Minuten vergisst man gänzlich den Aufbau des Autos, so easy und souverän wie der Pick-up über das schneebedeckte Eis gleitet, ohne auch nur einmal die Contenance zu verlieren. Im Gegenteil: Der Sechszylinder der Mercedes Pick-up-Klasse grippt sich auf den schneebedeckten Eisstrassen hoch als wäre er ein Pistenfahrzeug.

**JA, WIR ALLE WISSEN** um die Genetik der neuen Mercedes X-Klasse: Nissan Navara, Renault Alaskan, blabla. Dabei hat der X 350 nur noch äusserlich etwas von seinen bodenständigen Brüdern. Mit dem 3,0-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung, zieht Mercedes-Technik nun auch unter der Motorhaube ein und hebt sich damit klar von seiner Verwandtschaft ab. In Kombination mit dem schnell schaltenden Automatikgetriebe und permanentem

4Matic-Allradantrieb mit Low-Range-Untersetzung und optionaler Differenzialsperre an der Hinterachse ist der Pick-up für alles gewappnet, was man ihm aufbürdet.

**NEBEN DEN ÜBLICHEN** Fahrmodi sind zusätzlich drei Allradmodi wählbar: 4MAT für die relaxte Anreise zum Skigebiet, 4H für die Fahrt auf verschneiten Strassen und 4L für abseits der Piste. Die Kombination aus geregelter Längsdifferenzialsperre (0–100 %), Hinterachs-Sperrdifferenzial und Untersetzung macht den X 350 d 4MATIC zum Allzeitbereit-Fahrzeug.

**AUCH WENN** die X-Klasse vermutlich mehrheitlich als cooles Pendant zu den eher langweiligen SUV gekauft wird, so ist die Technik durch und durch auf Tough-Performance ausgelegt. Die Offroad-Skills des Edel-Lieferwagens sind beeindruckend: durch bis zu 60 Zentimeter tiefes Wasser kann

// **WARUM:** weil man kaum auffälliger unterwegs sein kann.

// **WARUM NICHT:** weil der Wagen einfach zu gross ist.

// **WAS SONST:** VW Amarok, Ford Ranger, Nissan Navara, Renault Alaskan

die X-Klasse waten ohne, dass der Motor Wasser schluckt. Und mit einem Neigungswinkel von bis 49,8 Prozent sowie einer Bodfreiheit von über 20 Zentimeter und einer maximalen Steigfähigkeit von bis zu 100 Prozent, gibt es nichts, was den X 350 d aufhalten kann. Nicht mal die Tankstelle. Der Kraftstoffverbrauch gibt Mercedes mit 9,0l/100 km an.

**DER STERN** auf dem Kühlergrill verpflichtet auch zu mehr Sicherheit – bei einem Pritschenfahrzeugen ist das nicht gerade die Paradedisziplin. Aber Mercedes

wäre nicht Benz, wenn sie nicht auch dieses Problem in den Griff bekommen hätten. Es stehen mit den aktiven Brems-Assistenten und dem Verkehrszeichen-Assistenten zwei Fahrerassistenzsysteme bereit, die dem Fahrer ein gutes Gefühl geben. Als Topmodell der X-Klasse verfügt der X 350 d 4MATIC auch über den aktiven Spurhalte-Assistenten. Hinzu kommen ESP Anhängerstabilisierung, Reifendruckkontrollsystem, Notrufsystem, Tempomat und LED High Performance-Scheinwerfer, die mit jeweils sechs LEDs die hellste Leuchtkraft im Segment haben. Auf Wunsch gibt es auch eine Rückfahrkamera oder eine 360 Grad-Kamera.

**UND WIE SCHAUTS** innen aus? Je nachdem, für welche Ausstattungslinie man sich entscheidet. Die „Progressiv“ Variante umfasst unter anderem 17-Zoll-Leichtmetallräder im 6-Speichen-Design, Lüftungsdüsen in Silberchrom gal-

vanisiert, Lederbezug an Lenkrad und Handbremse, Sitze im schwarzen Stoff, das Infotainmentsystem Audio 20 USB und ein Acht-fach-Lautsprechersystem.

**BEI DER AUSSTATTUNGSLINIE** „Power“ gibt es einen verchromten, optischen Unterfahrschutz im Frontstossfänger, einen verchromten Heckstossfänger, 18-Zoll-Leichtmetallräder im 6-Doppelspeichen-Design, LED High Performance-Scheinwerfer, Instrumententafel mit grossem Zierelement in Pixeloptik schwarz matt und mit Oberteil in Ledernachbildung, elektrisch verstellbare Sitze in Ledernachbildung sowie das Infotainmentsystem Audio 20 CD mit multifunktionalem Touchpad.

**HABEN WIR NOCH ETWAS** vergessen? Bestimmt: Die Feature-Liste ist länger als die Wunschliste eines 9-Jährigen bei der Durchsicht des Franz-Karl-Weber-Katalogs. Kaufen wollen? ✂

Pick-up, Länge: **5,34 Meter**, breite: **1,92 Meter**, Höhe: **1,82 Meter**, Radstand: **3,15 Meter**, Leergewicht: **2285 kg**, Zuladung: **965 kg**

Antrieb: 3,0-l-V6-Turbodiesel mit 7G-TRONIC PLUS Automatikgetriebe mit Low-Range-Untersetzung und optionaler Differenzialsperre an der Hinterachse, **190 kW/258 PS** bei 3400/min, **550 Nm** bei 1400–3200/min, 0–100 km/h: **7,5 s**, Vmax: **205 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **9,0 l/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **236 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6**, Preis: ab **53'840 Franken**



✖ EVENT

Der Klassiker  
kehrt  
ZURÜCK

# GP ICE RACE

Die Legende von Zell am See wird aus dem Dornröschenschlaf geweckt.



**M**ehr als über 8'000 Zuschauer waren am Wochenende des 19. und 20. Januars dabei, als bei klirrender Kälte und azurblauem Himmel das Eisrennen in Zell am See nach 45 Jahren wieder stattfand.

**FRÜHER, DA WAR DAS EISRENNEN** in Zell am See ein Höhepunkt in jedem Rennkalender – ein Publikumsmagnet sondergleichen. Zwischen 1937 und 1973 pilgerten die Zuschauermassen jedes Jahr (sofern die Eisdecke ausreichend dick war), nach Zell am See, um bei diesem Riesenspektakel dabei sein zu können. Es wurde einst von Prof. Dr. hc. Ferdinand Porsche in der Nähe des Familienguts ins Leben gerufen. Nach einem tragischen Unfall bei den Vorbereitungen zum Rennen 1974 – bei dem eine Person starb – wurde der Rennklassiker auf Eis gelegt. Bis heute.

**JETZT, NACH 45 JAHREN**, kehrt der Historische Motorsport-Event mit einer zeitgemässen Neuauflage zurück nach Zell am See. Die Initianten Ferdinand Porsche und Vinzenz



Der Star unter den Oldtimern:  
Porsche 550 Spyder.



// Ein besonderes Highlight: das Skijöring-Rennen, in denen sich Skifahrer von einem Rennauto über die eisige Piste ziehen liessen. //

Greger bringen prominente Motorsportgrössen wie Walter Röhrl, Hans-Joachim Stuck, der ehemalige Formel 1-Pilot Mark Webber und Formel E-Champion Daniel Abt ans Rennen. Auch Promis wie Schauspieler David Hasselhoff (Knight Rider, Baywatch) durften nicht fehlen.

**DER GRÖSSTE STAR** war aber eindeutig der Porsche 550 Spyder - besser bekannt als „James Dean“ Porsche. Der „Oldie“ war schon vor rund 60 Jahren dabei und wurde damals vom deutschen Rennfahrer Kurt Ahrens pilotiert. Er gehörte einst Ferry Porsche (dem Grossvater von Ferdinand Porsche) und hat so einiges auf dem Kasten. Der Porsche 550 Spyder wird von einem 1.5 Liter grossen Vierzylinder-Motor angetrieben: 110 Pferdestärken reichen, um den lediglich 550 Kilogramm leichten Spyder auf eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 220 km/h zu beschleunigen.

**DIE ZUSCHAUER BEKAMEN** mit einer einmaligen Mischung aus historischen Rennwagen sowie modernen Rallye- und Rennautos eine spektakuläre Bandbreite geboten. Ein besonderes Highlight: das Skijöring-Rennen, in denen sich Skifahrer von einem Rennauto über die eisige Piste ziehen liessen.



Skoda Fabia R5

**MIT DEM ŠKODA** Werksfahrer Jan Kopecký kam sogar ein amtierender Rallyechampion nach Zell am See. Mit fünf Siegen und einem zweiten Platz dominierte der Tscheche 2018 im Škoda R5 die WRC 2-Kategorie der Rallye-Weltmeisterschaft. Škoda war es auch, welcher beim Showevent im österreichischen Zell am See den Doppelsieg einheimste. Unser Fazit: Weltklasse Event und ein Muss für jeden Motorsport-Fan. Wir freuen uns jetzt schon auf das GP-Ice Race 2020 – auf Eis und Schnee in Zell am See. ❄️



Skoda 1300



Organisator Ferdinand Porsche und Veranstaltungs-Botschafter "Strietzl" Stuck.



Porsche Oldtimer um 1960



Audi Sport RS 5 DTM



KTM X-BOW



Skijöring



The Race



# // DER UNGLAUBLICHE MR. WHITE

Mercedes-Benz L 309 D

Wie ein Schweizer aus seinem Mercedes-Benz L 309 D ein Alpen-Chalet auf Rädern baute.

In Danys Ace Cafe Luzern in Rothenburg sitzen Harley-Fahrer Seite an Seite mit Fans von amerikanischen Oldtimern oder Sportwagen. Pro Jahr werden in seinem Lokal 130 Events rund um das Thema „Motorenthusiasmus“ veranstaltet. Auch Van-Freunde kommen in Danys Ace Café auf ihre Kosten, spätestens seit der Chef selbst zum Van-sinnigen mutierte und einen Mercedes L 309 D umbaute.

**EINE SKANDINAVIEN-REISE** war für Dany der Auslöser, sich einen Van anzuschaffen. Für den Autoliebhaber kam nur ein einziges Modell in Frage: „Mir war wichtig, dass es ein L 309 D von Mercedes-Benz ist, denn der eignete sich perfekt für mein Vorhaben.“ Fündig wurde er bei einem jungen Paar, das den Van nur spartanisch ausgebaut hatte. „Wahrscheinlich wurde der L 309 D mit 4x4-Antrieb im Militär eingesetzt und danach bei einem Malerbetrieb, wo er laut alten Fotos ein tüchtiges Arbeitstier war.“ Dany Kunz hat sich beim Ausbau seines L 309 D professionelle Unterstützung geholt. Allerdings hat er den Innenausbau selbst skizziert - ganz nach seinen Bedürfnissen. Autark zu sein war Dany besonders wichtig. So war ein grosses Solarpanel und ausreichend Batterie ein Must-have. Sein Hauptaugenmerk richtete Dany darauf, ein warmes Ambiente mit viel Holz zu kreieren. Die



## Danys Tipps für den Van-Ausbau

**1. Sich ausreichend Zeit lassen.** Wenn man mit sechs Monaten Ausbau plant, sollte man sich ein Jahr Zeit geben. Es tauchen so viele unvorhergesehene Dinge auf, die dann schnell mal Nerven kosten können.

**2. Beim Budget sieht es ähnlich aus:** Es wird meistens teurer als geplant!

**3. Last but not least:** Sich den Van so ausbauen, dass er für die Reisen gemacht ist, die man plant. Es bringt nichts, ein „Offroad-Monster“ zu bauen, wenn der Weg sowieso nur auf dem Asphalt zurückgelegt wird. Ich wollte raus ins Grüne, deswegen waren mir Allradantrieb, Seilwinde und ein höhergelegtes Fahrwerk wichtig.

verwendeten Materialien sind aus vergangenen Zeiten, die Details hat er auf Flohmärkten in London erstanden. „Es gibt viele kleine Objekte, die mich als Persönlichkeit in dem Fahrzeug widerspiegeln.“

**DANYS ERSTE REISE** ging über Dänemark bis zu den Lofoten in Norwegen, die „Malediven Europas“. Dann fuhr er über Finnland, Lappland und Schweden wieder zurück Richtung Heimat. Vor einiger Zeit folgte die zweite Reise mit „Mr. White“: Für eine Woche ging es ins idyllische Engadin. „Mr. White“ sei für ihn wie ein Kumpel, mit dem er viele Orte der Welt erkunden kann. „Mit dieser Art Mini-Expeditionsmobil kann ich überall dort hinfahren, wo die langweiligen Wohnmobile nicht hinkommen“, resümiert er schmunzelnd. Am Ende des Tages ist es „mein“ Van geworden, der genau meinen Bedürfnissen entspricht. ✨



Dany hat mit seinem Ace Cafe einen Treffpunkt für kleine und grosse Autofans geschaffen. Beim „Van & Büssli Meet“ im Ace Cafe Luzern kommen Van-Enthusiasten zusammen.



Tajik Rally

# // DIE MUTTER ALLER ABENTEUER

Die Brüder Stephan und Michael Bischof hätten uns auch für einen gemütlichen Strandurlaub entscheiden können. Das wollten sie aber nicht. Stattdessen haben sie sich für die «Tajik Rally», die Mutter aller Abenteuer entschieden. Sie führt 10'000 Kilometer von München nach Duschanbe, die Hauptstadt von Tadschikistan.



**B**ei der «Tajik Rally» gibt es keinen Sieger. Gewonnen haben alle, die ihr Fahrzeug innerhalb eines Zeitfensters von zwei bis vier Wochen intakt in Duschanbe abliefern. Der Weg ist das Ziel. Es gibt keine vorgeschriebene Route, keine Checkpoints und auch keine Begleitfahrzeuge. Bleibt man auf der Strecke liegen, ist jedes Team auf sich allein gestellt. Und das ist nicht mal so abwegig. Denn es gibt Schotterpisten und Flüsse ohne Brücken zu überwinden sowie Wüsten zu durchqueren.

**BEI DER TAJIK RALLY** steht die Wohltätigkeit im Zentrum. Jedes Starter-Team muss mindestens 750 Euro für den guten Zweck sammeln. Zudem wird das Fahrzeug vor Ort in Duschanbe versteigert. Das Land gilt als einer der ärmsten der ehemaligen Sowjetunion. Über ein Drittel der Bevölkerung leben unter der Armutsgrenze. In Tadschikistan fehlt es an vielen für uns selbstverständlichen Dingen wie Wasser oder Medikamenten. Jeder Euro kommt den Projekten der Caritas in Tadschikistan zugute.

Mit der Tajik Rally haben wir einen Weg gefunden, unsere Abenteuerlust mit einem guten Zweck zu verbinden. Leidenschaft, Begeisterung und Hilfsbereitschaft liegen nicht weit voneinander entfernt, in diesem Fall 10'000 km!

**BEVOR ES LOSGEHT**, investieren mein Bruder Stephan und ich (Michael) beinahe jede freie Minute in die Vorbereitung. Die grössten Herausforderungen





besteht darin ein geeignetes Fahrzeug zu finden und die zahlreichen Visa zu beantragen. Der Zoll in Tadschikistan nimmt es sehr genau. Für viele Automarken wie Chrysler, Daihatsu, Fiat, Ford, Renault, Skoda, Suzuki u. a. existiert ein striktes Einfuhrverbot. Zudem muss unser Fahrzeug ein Benziner sein und das Datum der Erstzulassung nicht vor 2006 liegen. Unsere Wahl: ein weisser VW Caddy 1.6l Benziner, Baujahr 2008 mit 140'000 km.

**IN UNZÄHLIGEN STUNDEN** wird der VW Caddy schliesslich rallyetauglich gemacht. Wir sägen, bohren, streichen, montieren und verkabeln. Auf dem Dachträger von MTS, der uns die Bott Schweiz AG und Schneider Fahrzeugseinrichtung GmbH grosszügig zur Verfügung stellt, werden LED-Scheinwerfer angebracht. Die Industriegarage AG in Winterthur montiert einen zusätzlichen Unterbodenschutz, den wir auf der Strecke dringend brauchen. Für die Ladenfläche fertigen wir aus Holz eine Bettkonstruktion, die sich mit einigen Handgriffen rasch in eine Sitzbank umfunktionieren lässt.

**AM MEISTEN BAUCHSCHMERZEN** bereiten uns das Beantragen der diversen Visa. Wir entscheiden uns für die Südroute durch die Türkei, Georgien, Aserbaidschan, den Iran, Turkmenistan, Usbekistan und Kirgisistan nach Tadschikistan. Die Einreise-Dokumente reichen von unzähligen Antragsseiten über

// Für die Ladefläche fertigen wir **aus Holz eine Bettkonstruktion**, die sich mit einigen Handgriffen rasch in eine Sitzbank umfunktionieren lässt. //





eine vom Aussenministerium genehmigte Einladung bis hin zu den eigenen Fingerabdrücken. Am Schluss wird es noch eine richtig knappe Angelegenheit mit den Visa für Turkmenistan. Nur ein paar Tage vor unserer Abreise erhalten wir die Einreise-Bestätigung vom Amt für auswärtige Angelegenheiten aus Turkmenistan.

**2. SEPTEMBER, 2018:** Die «Tajik Rally» wird offiziell gestartet. Insgesamt wagen sich 40 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz mit 18 Rallye-Autos an die Mutter aller Abenteuer. München geht es zuerst über Österreich und Ungarn nach Rumänien. In Viseu de Sus, im Norden Rumäniens an der ukrainischen Grenze, treffen sich nochmals alle Rallyeteilnehmer zur gemeinsamen Checkpoint-Party. Danach trennen sich unsere Wege. Die meisten Teams schlagen nicht wie wir die Süd-, sondern die Nordroute durch die Ukraine, Russland und Kasachstan nach Tadschikistan ein.

**IN RUMÄNIEN ERWARTET** uns bereits das erste Rallye-Spektakel – die Transfagarascher Hochstrasse. Berühmt wurde die atemberaubende Strasse a, weil der ehemalige «Top-Gear»-Moderator Jeremy Clarkson sie als schönste Strasse der Welt bezeichnete. Jetzt wissen wir auch warum: In unzähligen Spitzkehren und Haarnadelkurven windet sich die Strasse auf den Bâlea-Pass. Auf der Passhöhe in 2042 Meter Höhe werden wir mit einem traumhaften Ausblick

## // **Transfagarascher Hochstrasse** – die spektakulärste Panoramastrasse Rumäniens ist allein Wert eine Reise. //

belohnt. Von Rumänien aus geht es dann über Bulgarien in die Türkei. Dort wird für die gebührenpflichtigen Autobahnen eine sogenannte HGS-Vignette benötigt. Diese Vignette enthält einen elektronischen Chip, den man vorher mit einem Betrag seiner Wahl auflädt. Doch wo kaufen? Auf der Post. Wären da nur nicht die sprachlichen Barrieren! Trotzdem schaffen wir es irgendwie eine HGS-Vignette zu bekommen. Von der Küste des Schwarzen Meeres geht es nach Georgien. Als wir uns beim Eindunkeln dem türkisch-georgischen Grenzposten Sarp/Batumi nähern,

in Tadschikistan existiert ein striktes Einfuhrverbot für viele Automarken wie Chrysler, Daihatsu, Fiat, Ford, Renault, Ford, Skoda, Suzuki u. a.





fahren wir an einer endlos langen Lkw-Kolonne vorbei. Die Blechlawine vor dem Gotthardtunnel ist im Vergleich dazu ein Kindergeburtstag. Wir befürchten für unseren Grenzübertritt Schlimmes.

**AM GRENZPOSTEN BESTÄTIGEN** sich leider unsere Vorahnungen. Nur schon bis zur ersten Schranke vergehen über eine Stunde. Und das ist erst der Anfang: Beim Grenzübergang muss sich der Beifahrer alleine zur Passkontrolle begeben. Der Fahrer hat im Fahrzeug zu warten. In der Annahme, dass alles nach fünf Minuten erledigt ist, packt Stephan sein Handy nicht ein. Ein Fehler, denn der Beifahrer darf nicht mehr zum Fahrzeug zurück sondern muss einen un-

gefähr 200 Meter langen Durchgang aus Wellblech durchlaufen, der ihn genau zwischen den türkischen und georgischen Grenzposten führt. Und so werden aus den ursprünglichen fünf Minuten 105 Minuten bis Michael mit dem Fahrzeug die letzte Schranke auf der türkischen Seite passiert. Das gleiche Prozedere wiederholt sich dann nochmals auf der georgischen Seite. Der Grenzübertritt hatte uns alles in allem über drei Stunden gekostet.

**WIR MACHEN UNS AUF DEN WEG** in die Hauptstadt Georgiens nach Tbilissi. Auf den Autobahnen geht es zu wie im wilden Westen. Es wird gedrängelt, gehupt und auch mal auf dem Pannestreifen über-

holt. Drei Fahrzeuge auf zwei Fahrspuren sind nichts Aussergewöhnliches. Auf den Landstrassen zeigt sich dagegen ein völlig anderes Bild. Hier läuft alles ein wenig gemächlicher. Auch wenn nicht immer ganz freiwillig: Denn Kühe gehören in Georgien einfach zum Strassenverkehr. Ganz gelassen überqueren sie die Strasse und bringen den Verkehr dadurch immer wieder zum Erliegen.

**DIE EINREISEPROZEDUR** an der georgischen-aserbaidschanischen Grenze ähnelt der türkisch-georgischen Grenze. Schon ein paar Meter nach der aserbaidchanischen Grenze stehen Einheimische am Strassenrand, die uns anbieten Geld zu wechseln.

Während unserer Fahrt durch Aserbaidschan gehen uns nämlich die Getränke aus. Zu unserem Unbehagen nimmt der Tankwart aber keine US-Dollar, sondern nur die einheimische Währung. Ein Einheimischer bietet uns glücklicherweise an Geld zu wechseln. Und er hat uns nicht über den Tisch gezogen!

**DER IRANISCHE GRENZPOSTEN** in Astara liegt noch ungefähr 200 Kilometer entfernt, als auf einmal aus der Strasse eine Kraterlandschaft wird. An ein schnelles Vorwärtskommen ist nicht mehr zu denken. Es rüttelt und schüttelt nicht nur wie auf einer Chilbi-bahn. Für unseren Unterbodenschutz sind wir in diesem Moment äusserst dankbar, auch für den profes-

// Ein Zollbeamter ist so freundlich und bietet uns an, dass wir das Auto auf dem Parkplatz des Grenzpostens abstellen und **in der Moschee schlafen können.** //

sionellen Dachaufbau. Ansonsten hätte unsere Reise wohl hier geendet. Erst nach einer Stunde beginnt wieder der asphaltierte Strassenteppich.

**ES IST 1.30 UHR** – vor uns der iranische Grenzposten in Astara. Wir haben schon beinahe alle Formalitäten erledigt, da stellten die Grenzbeamten fest, dass die Stempel für das Carne de Passage fehlen. Das Carne de Passage ist eine Bestätigung, dass wir unser in den Iran eingeführtes Fahrzeug auch wieder ausführen. Ansonsten wird es sehr kostspielig. Doch der Schalter für diesen Stempel öffnet erst um 8 Uhr, also in 6 Stunden. Wie bitte? Leider Tatsache! Ein Zollbeamter ist so freundlich und bietet uns an, dass wir das Auto auf dem Parkplatz des Grenzpostens abstellen und in der Moschee schlafen können. Aus Dankbarkeit verteilen wir Schokolade an die beiden anwesenden Zollbeamten.

**DER STEMPEL FÜR DAS CARNE DE PASSAGE** ist keine grosse Sache. Und so geht es in Richtung Teheran. Dort angekommen, erstrahlt die ganze Stadt im warmen Licht des Sonnenuntergangs. Wir entscheiden uns aufgrund von Empfehlungen im Internet, die bevorstehende Nacht in einem öffentlichen Park im Westen Teherans zu verbringen. Der Park erstreckte sich über mehrere Quadratkilometer – der Ausblick auf den künstlich angelegten See und die Skyline ist einfach atemberaubend.

Mitten in der Nacht werden wir unsanft aus unseren Träumen gerissen. Da leuchtet doch tatsächlich jemand mit seiner Taschenlampe in unseren Bus. Wir öffnen die Schiebetüre und erkennen anhand ihrer Uniform zwei Personen als Park Ranger. Auf Farsi reden sie leicht hysterisch auf uns ein. Es stellt sich raus, dass es hier nachts zu gefährlich ist. Wir ziehen weiter zum Parkplatz des Khomeini-Mausoleums. Weil es im Iran üblich ist, dass Parkplätze oder Parkanlagen in

der Nacht zu Campingplätzen umfunktioniert werden, treffen wir mitten in der Nacht auf einen rappellvollen Parkplatz. Im Iran heisst Camping kurz gesagt: Teppich ausbreiten, Faltzelt auswerfen und es sich mit Kissen und Decken gemütlich machen. Fertig. So einfach geht es.

**WIR VERLASSEN DIE BEEINDRUCKENDE** Grossstadt Teheran in Richtung Amol. Unsere Route schlängelt sich über traumhafte Hügel und Berge. Auf der Passhöhe auf 2700 M.ü.M. offenbart sich ein grossartiges Panorama auf die sehr trockene und steinige Berglandschaft. Auch die folgende Nacht verbringen wir wieder in einem öffentlichen Park, Zelt an Zelt unter Einheimischen – in der imposanten und wunderschönen Parkanlage Besh Qardash, die sich einige Kilometer ausserhalb von Bodschnurd befindet. Bei unserer Ankunft ist der Park bereits gut besucht. Während einige Einheimische gemütlich picknicken, kühlen sich andere im grossen Aussenpool ein wenig von den sommerlichen Temperaturen ab. Am Abend lernen wir ein paar Jugendliche und deren Eltern kennen, die uns zum leckeren Melonenessen einladen.

**AUF DEM WEG ZUR TURKMENISCHEN** Grenze wird unsere Fahrt jäh gestoppt. Ein Polizist fordert uns auf anzuhalten. Da der Polizist gerade kein Papier zu Hand hat, kritzelt er mit seinem Kugelschreiber die Zahl 120 auf die Rückseite seiner Radarpistole. Erlaubt wären 110 km/h. Die Sache erscheint uns ein wenig suspekt.

Wir spielen die Ahnungslosen. Mit Erfolg! Nach einer Minute hat der Polizist das Interesse an uns verloren und lässt uns weiterziehen. Der Grenzübertritt nach Turkmenistan gleicht einem Agententhiller. Vom Hauptgebäude her springen plötzlich immer mehr Soldaten über das Grenzpostengelände in unsere Richtung. Doch dann passiert einfach nichts. Informationen können wir den Grenzsoldaten leider nicht entlocken. Nach geschlagenen 2 ½ Stunden fordert uns endlich der Mann mit dem goldenen Colt auf, ihm zu folgen. Das Schnellverfahren hat seinen stolzen Preis. Für unterschiedliche Gebühren müssen wir eine Menge an US Dollar auf den Tisch legen.

**TIEF IN DER TURKMENISCHEN** Wüste nahe der Ortschaft Derweze, dem Tor zur Hölle, durchqueren wir die prunkvolle Hauptstadt Ashgabat. Wir fahren durch grosszügige Boulevards, die gesäumt sind von weissen Strassenlaternen, vorbei an weissen imposanten Marmorbauten mit goldenen Kuppeln. Die Strassen und der Gehweg sind blitzblank geputzt. An jeder Strassenecke lächelt der grosse Präsident von Plakaten herab. Dieser sorgt auch dafür, dass die Bevölkerung ausschliesslich Autos seiner Lieblingsfarbe weiss durch die Gegend fahren. Da hatten wir mit unserem VW Caddy ja nochmals Glück. Was



// Im **Iran heisst Camping** kurz gesagt: Teppich ausbreiten, Faltzelt auswerfen und es sich mit Kissen und Decken gemütlich machen. //





danach folgt: Einöde. Eine endlose, sandige Weite und einzelne Dromedare sind alles, was es zu sehen gab. Doch dann: Die Zündung unseres Fahrzeuges streikt! Glücklicherweise haben wir für diesen Notfall ein Starthilfe-Booster mitgenommen. Es folgt ein Höllenritt auf sandigen und vor allem auch steinigem Pisten mitten durch die Wüste zum Derweze Krater – dem Tor zur Hölle, wo wir auf ein weiteres Rallyeteam stossen. Zum Glück!

**SEIT 1971 LODERN DIE FLAMMEN** im Krater von Derweze und erleuchten nachts den Himmel über der Wüste Karakum. Doch es ist ein unfreiwilliges Naturspektakel, entstanden nach einem Gasbohr-Unfall. Um den Schaden des giftigen Methan-Ausstosses in Grenzen zu halten, wurde beschlossen, diesen einfach anzuzünden. Eigentlich hätte das Feuer nach wenigen Tagen wieder ausgehen sollen. Stattdessen wurde ein ewiges Feuer entfacht, das auch nach 47 Jahren noch richtig lodert!

**LEIDER IST DIE BATTERIE** unseres VW Caddy mau-setot. Dank der Hilfe des anderen Rallyeteams wird die Batterie wiederbelebt. Kaum 100 Meter gefahren, bahnt sich aber schon das nächste Unheil an: Wir stecken im Sand fest. Nichts geht mehr, weder vorwärts noch rückwärts. Wir versuchen die Räder vom Sand zu befreien. Erfolglos. Erst dank Einheimischen mit ihrem Lkw und einem Abschleppseil können wir uns

**// Der Pamir Highway ist die zweithöchste internationale Fernstrasse der Welt. Vom 963 Meter hoch gelegenen Osch geht es in Serpentina auf den 3615 Meter hohen Taldyk-Pass. //**

aus unserer misslichen Situation befreien. Die Fahrt zur usbekischen Grenze ist schlicht eine Katastrophe, gespickt mit tiefen Schlaglöchern, meterlangen Spurrillen und Schotter, der uns nur so um die Ohren fliegen. Die Warnlampen flackern immer wieder auf. Die Klimaanlage hat inzwischen den Geist ganz aufgegeben. Der Schweiß tropft von der Stirn und das ohne jegliche sportliche Betätigung.

**AM USBEKISCHEN GRENZPOSTEN** stehen wir vor verschlossenen Toren; die Grenzsoldaten haben gerade Mittagspause. Während wir in Turkmenistan noch vom Arzt verschont wurden, machen wir nun an der usbekischen Grenze mit dem Mann im weissen Kittel und seiner Fiebermesspistole Bekanntschaft. Der Arztcheck geht fix. Wir müssen nicht einmal den Motor abstellen. Danach müssen wir unbedingt eine Autogarage aufsuchen. Eine neue Autobatterie muss dringend her. Zum Glück finden wir gleich in der ersten Garage eine Autobatterie, die wir mit US Dollar bezahlen können. Als nächstes sollten wir Geld tauschen, was grundsätzlich nicht problematisch ist. Doch kein Geldautomat will Usbekische So'm ausspucken, weder unsere Maestro- noch Kreditkarten werden akzeptiert. Das Wochenende steht vor der Tür und wir haben keinen einzigen Usbekischen So'm in der Tasche.

**DIE NÄCHSTEN BEIDEN TAGE** geht es über die historische Seidenstrasse nach Osch. An den Strassenrändern herrscht immer geschäftiges Treiben: von Benzin in Pet-Flaschen, frisch gefangenen Fischen über Honig- und Wassermelonen. Und sie schmecken grossartig! Es dunkelt bereits als wir in Osch einfahren. Osch ist die zweitgrösste Stadt in Kirgisistan. Der Überlieferung zufolge soll sie bereits schon über 3000 Jahre alt. Von der langen Geschichte ist leider nicht viel übrig geblieben.

**DAS ABSOLUTE HIGHLIGHT** rückt immer näher: der Pamir Highway, der die kirgisische Stadt Osch über eine Entfernung von 1250 Kilometern mit der tadschikischen Hauptstadt Duschanbe, unserem Ziel, verbindet. Der Pamir Highway ist die zweithöchste internationale Fernstrasse der Welt. Vom 963 Meter hoch gelegenen Osch geht es in Serpentina auf den 3615 Meter hohen Taldyk-Pass. Die Höhenkrankheit lässt grüssen.

**VOM TALDYK-PASS GEHT ES** durch das kirgisische 1500-Seelen-Örtchen Sarytasch. Wenig später ist es vorbei mit der Zivilisation. Wir durchqueren einsam die endlosen Weiten des Alai-Tals. Im Hintergrund türmt sich die imposante Transalai-Bergkette. Uns schlägt es die Sprache! Nur die Strassenbedingungen hätten besser sein können. Aber das sollte erst der Anfang sein, wie sich noch herausstellen wird. Meter um Meter geht es über Schotterpisten durch kleine Flussbetten und Schlammrinnen. Mit Highway hat das überhaupt nichts zu tun.

**AUF EINER HÖHE VON 4259 METERN** nähern wir uns dem Kyzyl-Art-Pass und somit dem tadschikischen Grenzposten. Dann wird es plötzlich bitterkalt. Zum Glück können wir die Grenze problemlos passieren. Die Sichtweite beschränkt sich trotz eingeschaltetem Fahrzeugscheinwerfer auf ein paar wenige Meter. Wir stellen deshalb unsere auf dem



Bist du selbst unterwegs oder kennst jemanden, der gerade auf einer Reise ist? Wir suchen die schönsten Overlander-Stories aus nah und fern. Erzähle uns deine Geschichte, wir sind gespannt: [redaktion@4x4schweiz.ch](mailto:redaktion@4x4schweiz.ch)

Dachträger montierten LED-Scheinwerfer ein und schleichen vorsichtig den steilen Hang hinab, bis zur Hochebene mit dem Karakul-See. Wir verlassen die Strasse und fahren einige Meter ins Nichts hinaus. Hier wollen wir die Nacht verbringen, obwohl wir keine Ahnung hatten, wo wir genau gelandet sind.

Am morgen brummt der Schädel, die Finger sind taub. Was für eine Nacht! Wir haben kaum ein Auge zugebracht. Bei gefühlten minus 10 Grad auf 4000 Meter über Meer zu übernachten, ist definitiv kein Zuckerschlecken. Dafür begrüsst uns der Tag mit einem atemberaubenden Panorama. Eine gigantische Bergkulisse; wir und sonst nichts.

**MIT DEM KYZYL-ART-PASS** haben wir das Dach der Welt erreicht. Die Einheimischen verwenden hierfür den Ausdruck «Bam-i-Duniah». Auf den nächsten 75 Kilometern bewegen wir uns immer auf mindestens 4000 Meter über Meer. Das Atmen fällt schwer, doch die abwechslungsreichen und aussergewöhnlichen

Landschaftsbilder entschädigen uns dafür. Zur Rechten und Linken erheben sich gewaltige Bergmassive, an deren Flanken Schnee klebt. Dann geht es nur noch in eine Richtung: aufwärts. Meter um Meter kriechen wir auf den 4655 Meter hohen Ak-Baital Pass – den höchsten Punkt unserer ganzen Reise.

Vom höchsten Punkt geht es steil hinunter auf das 3618 Meter hoch gelegene Dorf Murgab, wo wir noch vor Einbruch der Dunkelheit unseren Schlafplatz für die Nacht aufsuchen.

**HEUTE LIEGEN «NUR» 470 KILOMETER** vor uns. Dass es jedoch keine gemütliche Spazierfahrt wird, stellen wir fest, als wir einen Blick in unseren «Pamir Travel Guide» werfen. Die prognostizierte Fahrzeit beträgt 9 ½ Stunden. Erst geht es auf einer Schotterpiste 340 Kilometer dem Quellfluss Pjandsch entlang, der die Grenze zwischen Tadschikistan und Afghanistan markiert. Das ewige Gerüttel ist nervenaufreibend.

**ENDSPURT IST ANGESAGT.** Doch mit Tachonadel nach oben jagen hat dies wenig zu tun. Nach Duschambe sind es nur noch 230 Kilometer. Ein Klacks, wenn man bedenkt, dass wir zu diesem Zeitpunkt bereits über 10 500 Kilometer hinter uns haben. Wir passieren den letzten Checkpoint, geniessen den traumhaften Ausblick auf das Nurek Reservoir, bevor vor unseren Augen plötzlich das Ortsschild von Duschambe auftaucht.

**DUSCHANBE IST NICHT NUR** die Hauptstadt Tadschikistans, sondern mit etwa 800'000 Einwohnern auch die grösste Stadt des Landes. Es ist kurz vor 14 Uhr als wir in die Zielgerade einbiegen. Wir können es kaum glauben: Wir haben es wirklich geschafft! Nach einer Strecke von 10'800 Kilometern, die uns durch 14 Länder und 7 Zeitzonen geführt haben, sind wir nun an unserem Endziel in Duschambe angekommen. Das war kein Urlaub, sondern das grösste Abenteuer unseres Lebens! Zum Abschluss unserer Reise besuchten wir als Highlight noch verschiedene

Hilfsprojekte der Caritas international. Der Spenderlös aller Rallye-Teilnehmer betrug stolze 27 000 Euro. Dazu kommen noch die Verkaufserlöse aus den Fahrzeugen. ✨



# ENDLICH SCHWEIZER RALLYE- MEISTER

Ivan Ballinari/Paolo Pianca



**Gibt es einen Fluch des Zweitplatzierten? Wenn ja, trug ihn Ivan Ballinari jahrelang auf sich. Seit Beginn seiner Karriere im Jahr 2000 wurde der Tessiner fünfmal Zweiter in der Schweizer Rallye-Meisterschaft. Diese Saison fuhr er mit seinem Co-Piloten Paolo Pianca zum ersten Mal den Škoda Fabia R5 und hat damit den Bann gebrochen.**

**S**eit 2011 startet Ivan Ballinari für das Lugano Racing Team – bis anhin stets im Schatten von Sébastien Carron, der in den letzten vier Jahren drei Rallye-Titel gewinnen konnte. Nach seinem Rücktritt ergaben sich für das Duo Ballinari/Pianca erneut Chancen nach dem Titel zu greifen. Doch dafür fehlte bis anhin das richtige Auto.

Ballinari hat bei Lugano Racing verschiedene Rallye-Cars ausprobiert, um das für ihn perfekte Fahrzeug zu finden. Gute Einzelergebnisse erzielten Ballinari/Pianca im Peugeot 207 S2000, Ford Fiesta R5 und Škoda Fabia S2000. Doch geklappt hat es erst mit dem Škoda Fabia R5, den sie dieses Jahr zum ersten Mal fuhren. Die Schweizer Rallye-Meisterschaft begann im März mit der Rallye National Pays du Gier in Saint-Chamond – direkt gegenüber der französischen Grenze. Es war die Premiere für Ballinari im Fabia R5. Und sie wurde gleich mit einem Sieg belohnt.

**NACH EINER KRANKHEITSBEDINGTEN**, zweimonatigen Pause war Ballinari vor der vierten Runde der Meisterschaft wieder fit genug, um die Reise nach

In diesem Auto fühlt sich Ballinari eindeutig zu Hause. Das verschaffte ihm den Vorteil, den er brauchte, um nach achtzehn Jahren seinen ersten Schweizer Rallye-Titel zu sichern.



**Der ŠKODA FABIA R5: Technische Daten**

<b>Modell:</b>	ŠKODA FABIA R5, Generation
<b>Standard Fahrzeug:</b>	3.594 mm
<b>Länge:</b>	1.820 mm
<b>Max. Breite:</b>	1.520 kg
<b>Min. Gewicht:</b>	Anpassung für 4x4-Achsen
<b>Karosserie:</b>	Sicherheitsfähig
<b>Motor:</b>	1.820 cm <sup>3</sup> , Dreizehnenzylinder
<b>Max. Leistung:</b>	208 kW / 4.750 U/min
<b>Max. Drehmoment:</b>	420 Nm / 4.750 U/min
<b>Antrieb:</b>	4x4
<b>Getriebe:</b>	5-Gang-Getriebe
<b>Manuelle sequenzielle Schaltung:</b>	Mechanische Differenziale (vorne und hinten)
<b>Fahrwerk:</b>	W/Phosphor vorne und hinten
<b>Reinigungs-/Bremsen:</b>	Asphalt 355 mm / Straße 32 mm
<b>Elektronik:</b>	Sensoren für Motorbremse
<b>Kraftstoff-/System:</b>	90 Liter
<b>Maximale Kraftstoffkapazität:</b>	Volumen 92,9 l
<b>Maximale Kraftstoffkapazität:</b>	0,0 l/m <sup>3</sup> VAP
<b>Fahrer/Beifahrer:</b>	8 x 18" - Min. Gewicht 8,8 kg
<b>Reifen:</b>	7 x 15" - Max. Gewicht 8,8 kg
<b>Wagen:</b>	Michelin

die FABIA R5 schwer, den Gesamtsieg einzufahren. Ballinari hatte einen guten Lauf und gewann die Eröffnungsphase, bevor er Dritter wurde – hinter zwei WRC-Autos – und nur 38,2 Sekunden hinter dem Sieger.

Obwohl der Tessiner kurz vor dem Titel an der Spitze der nationalen Wertung lag, war es nicht sicher, ob er an der letzten Runde der Saison, die Rallye International du Valais, starten kann. Diese Veranstaltung, die in und um Sitten stattfindet, ist eine der bekanntesten im Schweizer Renn-Kalender und wird auch für die Tour European Rally-Serie gewertet, was bedeutet, dass sie ein starkes Feld anzieht. Bei dieser Rallye konzentrierte sich Ballinari vor allem darauf, die Ziellinie zu erreichen und sich die Punkte zu sichern, die er brauchte, um Meister zu werden. So fuhr er

Santo Stefano Belbo in Italien für die Moscato-Rallye – Rallye delle Langhe – anzutreten. Und fuhr damit geradewegs zum Titelgewinn! Diese Rallye wurde wieder komplett von Fabia R5 dominiert: Alle Top-4-Positionen belegten in der Gesamtwertung Škoda-Kundensportteams. Während der Italiener Elwis Chentre den Gesamtsieg für das New Drivers Team holte, belegte Ballinari den zweiten Gesamtrang und lag mit 48,5 Sekunden Abstand an der Spitze seiner Schweizer Konkurrenten.

**ZWEI RALLIES VOR ENDE** der Meisterschaft stand Ballinari zwar an der Spitze der Rangliste, aber die Teamkollegen Schneeberger und Althaus lagen dicht hinter ihm. Die nächste Runde war die 6-stufige Rallye Ronde Internazionale del Ticino. Da in dieser Rallye WRC-Fahrzeuge zugelassen waren, war es für

eine für ihn konservative Rallye, während die Škoda Fabia R5 erneut das Renngeschehen dominierten.

**ŠKODA BELEGTE** in der Endwertung die ersten sechs Plätze – Ballinari fuhr auf den fünften Gesamtrang. Nachdem sowohl Schneeberger als auch Althaus hinter ihm lagen, reichte es Ballinari, um zum allerersten Mal Schweizer Rallye-Meister zu werden. Es ist ein historischer Sieg, nicht zuletzt, weil Ballinari der erste Fahrer ist, der die Schweizer Meisterschaft von Anfang bis Ende anführte. Zwar eröffnete sich nach dem Rücktritt von Sébastien Carron zu Beginn der Saison eine Chance für Ballinari. Doch der erfahrene Pilot musste gegen ein ausserordentlich starkes Fahrerfeld kämpfen. Der entscheidende Faktor seines Titels ist jedoch die Entscheidung einen Škoda Fabia R5 zu fahren. ❄️



Kamera **iPhone XS**  
Linse **iPhone XS back Camera**  
Aktuell **42,5 mm**  
Verschlusszeit **1/220 s**  
Brennweite **f 1,8**  
ISO **25**

## Double income no kids

Wer aus dem urbanen Alltag ausbrechen und sich wieder einmal richtig im Schnee austoben will, ist mit dem T-Roc bestens gerüstet. Wie auf Schienen trägt einem der Neuste aus dem VW-Konzern über Schnee und unbefestigte Wege. Und das zügig dazu. Jedoch werden nur die drei

eingangs erwähnten Gruppen wirklich glücklich mit ihm werden; für Familien bietet der VW T-Roc leider zu wenig Stauraum. Zwei Schlitten und etwas Gepäck finden aber bestens Obdach hinten drin und so steht einem Kurzurlaub in den Bergen nichts mehr im Weg.

**✖ WANTED**

## Wir suchen spannende Reisegeschichten!

Bist du selbst unterwegs oder kennst jemanden, der gerade auf einer Reise ist? Wir suchen die schönsten Overlander-Stories aus nah und fern für ein Buchprojekt. Erzähle uns deine Geschichte, wir sind gespannt: [redaktion@4x4schweiz.ch](mailto:redaktion@4x4schweiz.ch)



**Demnächst...**

Im Q8 kreuz und quer durch die Schweiz, ein Fahrbericht zum Audi-SUV-Coupé.

**IMPRESSUM**

4x4Schweiz.ch ist das führende Allrad-Magazin der Schweiz. Mit interessanten News zu allen 4x4-Marken, spannenden 4x4-Reisen, 4x4-Testberichte, aktuelle Events und 4x4-Clubs in der Schweiz.



Herausgeber  
4x4 Schweiz AG  
Hegibachstrasse 36  
8032 Zürich

Chefredaktion:  
Sascha Knauer  
Art-Direction:  
Vesa Eskola

Mitarbeiter dieser  
Ausgabe: Jürg Zentner, Martin Schmitt, Andrea Auer, Lars Hoffmann, Sibylle Grossenbacher, Micheal und Stefan Bischoff, Gabriele Griessenböck u.v.m.

E-Mail Redaktion  
redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten  
booking@4x4schweiz.ch

Marktplatz  
marktplatz@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise  
12-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Bilder wird  
keine Haftung übernommen.



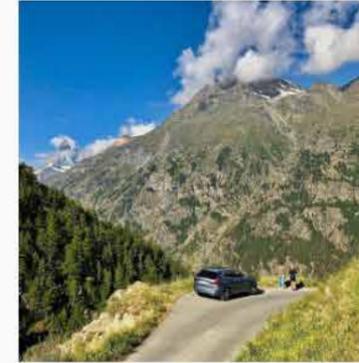
4x4switzerland

Profil bearbeiten

367 Beiträge 13k Abonnenten 1.429 abonniert

4x4Schweiz / Allrad / Magazin  
Switzerland's leading 4x4 Magazine 🇨🇭 🏔️ 🚙 #4x4Schweiz ...  
check out and register for our free Newsletter/Magazine:  
[www.4x4schweiz.ch](http://www.4x4schweiz.ch)

BEITRÄGE



IGTV



GESPEICHERT

MARKIERT

